Année ⌀ N° 414 — 50 centimes — 25 Août 1906 ⌀ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

VOIR DANS CE NUMÉRO :

LA SEMAINE DE DEAUVILLE

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE

Maintenon, à M. W.-K. Vanderbilt, monté par Ransch.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Fémina
Musica ⌀ Le Petit Magasine de la Jeunesse
& 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Changement d'adresse. 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MOTEURS
ASTER
1·2·4 CYLINDRES
ADMISSION
Automatique ou commandée
74, Rue de la Victoire PARIS Tel. 284-19
Usines à St-DENIS

PAR SON ANCIENNETÉ
PAR SA RENOMMÉE
PAR LA PERFECTION
DE SES MODÈLES
Exigez la Marque
LA MARQUE
Clément
CYCLES ET AUTOMOBILES
S'IMPOSE à votre ATTENTION — DEMANDEZ les CATALOGUES
Direction et Usines au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

FLOBERT ARMU
12, Bd St-Michel.
FUSILS DE CHASSE HAMM
A EJECTEUR — depuis 38
CARTOUCHES DE CHASS

HAUTES CUIRASSES		DEMI-CUIRASSES		
CALIBRE 12.	24 »	CALIBRE 12.	20 »	CALIBR
— 16.	22 »	— 16.	19 »	—
— 20.	21 »	— 20.	17 »	—

Assurances
Pour toute première comman
200 CARTOUCHES A POUDRE PYRO
il est remis gratuitement une
d'ASSURANCES de 100
contre les Accidents de Cha
Par Commande de 2000 et 3000 c
il est remis des Polices gratui
3.000 à 10.000 fr.
DEMANDER LE CATALOGUE : TÉLÉP 81
Pour 200 cartouches envoi franco de port et

Se Méfier des Contrefaçons
POUR
MAIGRIR
sans nuire à la santé, prenez le
Thé Mexicain du Dr JAWAS
Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Cure idéale pour rester jeune et mince.
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28f fco mandat dans toutes Pharmacies.
Phcie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)
DURANDAL
Le meilleur
Le moins cher

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle, Paris.

CYCLES & MOTOCY
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPH
de toutes Marques
PAYABLES EN 12
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PA
(CATALOGUE FRANCO).

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

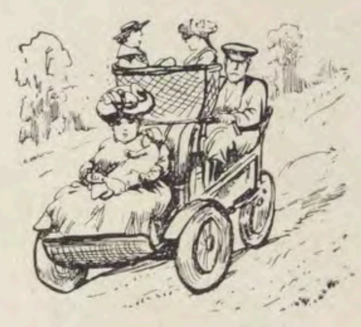
E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

La Semaine Comique, par Henriot.

Un nouveau système qui devrait être employé par les nageurs acharnés à vouloir traverser la Manche.

— C'est mon docteur qui m'a recommandé le tewnis pour maigrir un peu...
— Ce qui vous réussira encore mieux, ce n'est pas de jouer, c'est de ramasser nos balles?

Le garçon prévenant :
— A qui la bicyclette pliante?



Nouveau type de tri-car a cinq ou six places

PHOTOGRAPHES
GUILLEMINOT
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
0,80
la pochette
PAPIER BROMURE

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

DEFIEZ-VOUS,
de l'action nocive du temps. — Prenez to
au coucher deux dragées de ROMASTINE
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LE
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PER
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre ma
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Château

SOINS, HYGIÈNE
Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'EVENTRATION et combattant l'OBÉSITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez C. CHANSON, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE
N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même
MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!..
Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le MERVEILLEUX ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!
VIBERT FRÈRES_PARIS
En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés
Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

HERNIE GUE
par le Nouveau BANDA
Accepté p'la Société de
Recommande
Membres du Co
BREVTÉ S.G.D.G.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible supprime le ressort du dos et le sous-cuis peut se livrer à tous les travaux sans éprou Par sa pression constante il mène à la guérison E MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la S.I.P au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. Tarif sur demande

PARFUM FLORAMY
L.T. PIVER
PARIS

FAUTEILS DUPONT
mûs par la personne assise
à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. Envoi fco du Catalogue

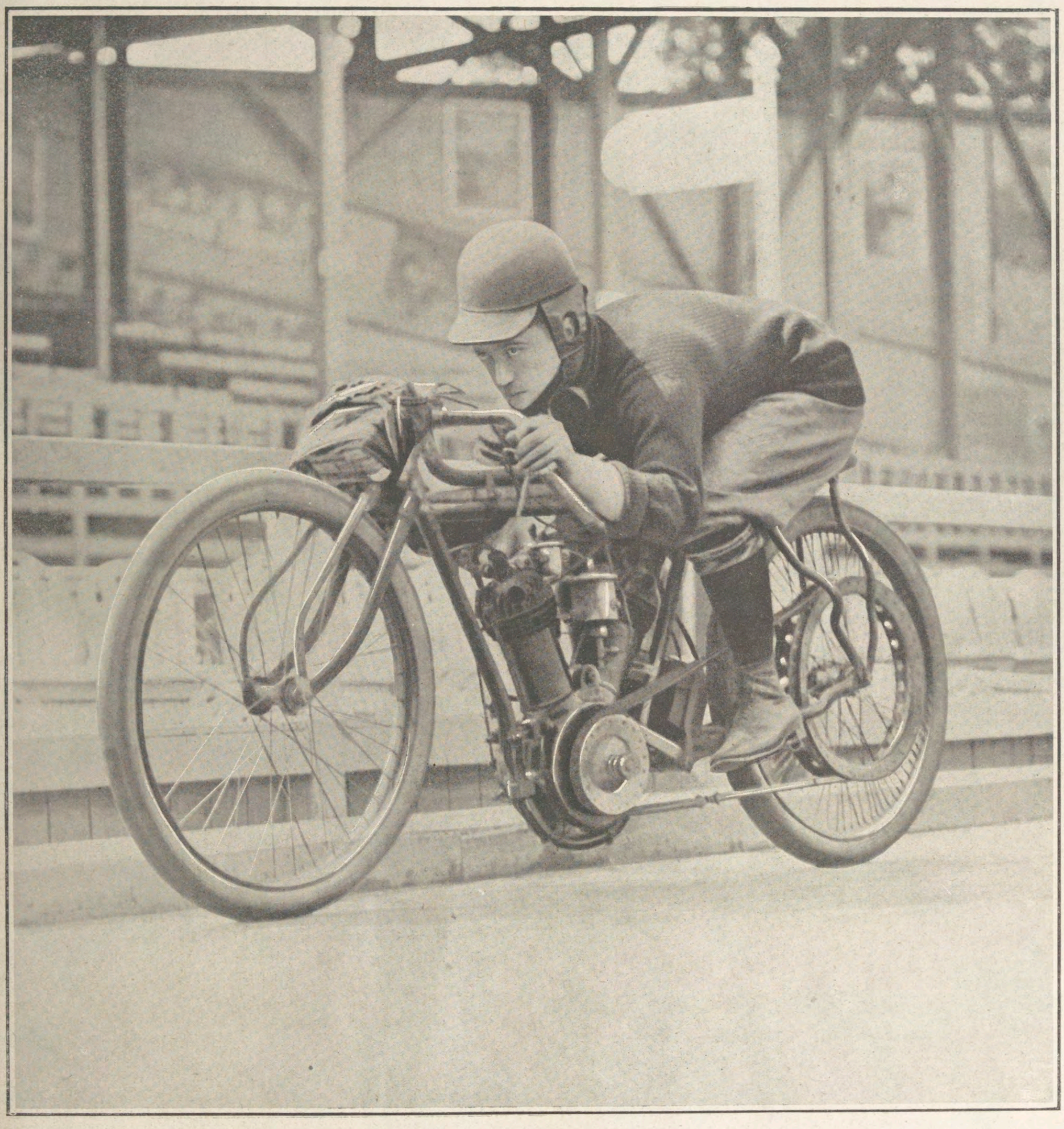
SANTAL MIDY
INOFFEN
Supprime Copahu
Liquides astr
GUÉRISON R
et rapide des
contagieuses ;
cace dans les
de la vessie : cys
catarrhe, hém
113, faub St-Ho

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Août 1906 — N° 414
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



(Plaque Lumière).

BARNES, UN NOUVEAU CHAMPION DE LA MOTOCYCLETTE

Barnes, champion de motocyclette d'Angleterre, vient de débuter en France. Il a conquis immédiatement la foule par son audace et son mépris du danger. Dans sa première course, il s'est rencontré avec Giuppone, au Vélodrome d'Hiver. Ignorant complètement la piste, il a été vaincu; mais après avoir perdu 200 mètres au départ, il est revenu sur son adversaire et n'a succombé que de 60 mètres, dans un match de 5 kilomètres.

NOTRE COURSE

PAR DURAY

Duray raconte comment il a gagné le Circuit des Ardennes ✍ La course des quatre Lorraine-Diétrich ✍ Une victoire qui a fait plaisir à tout le monde

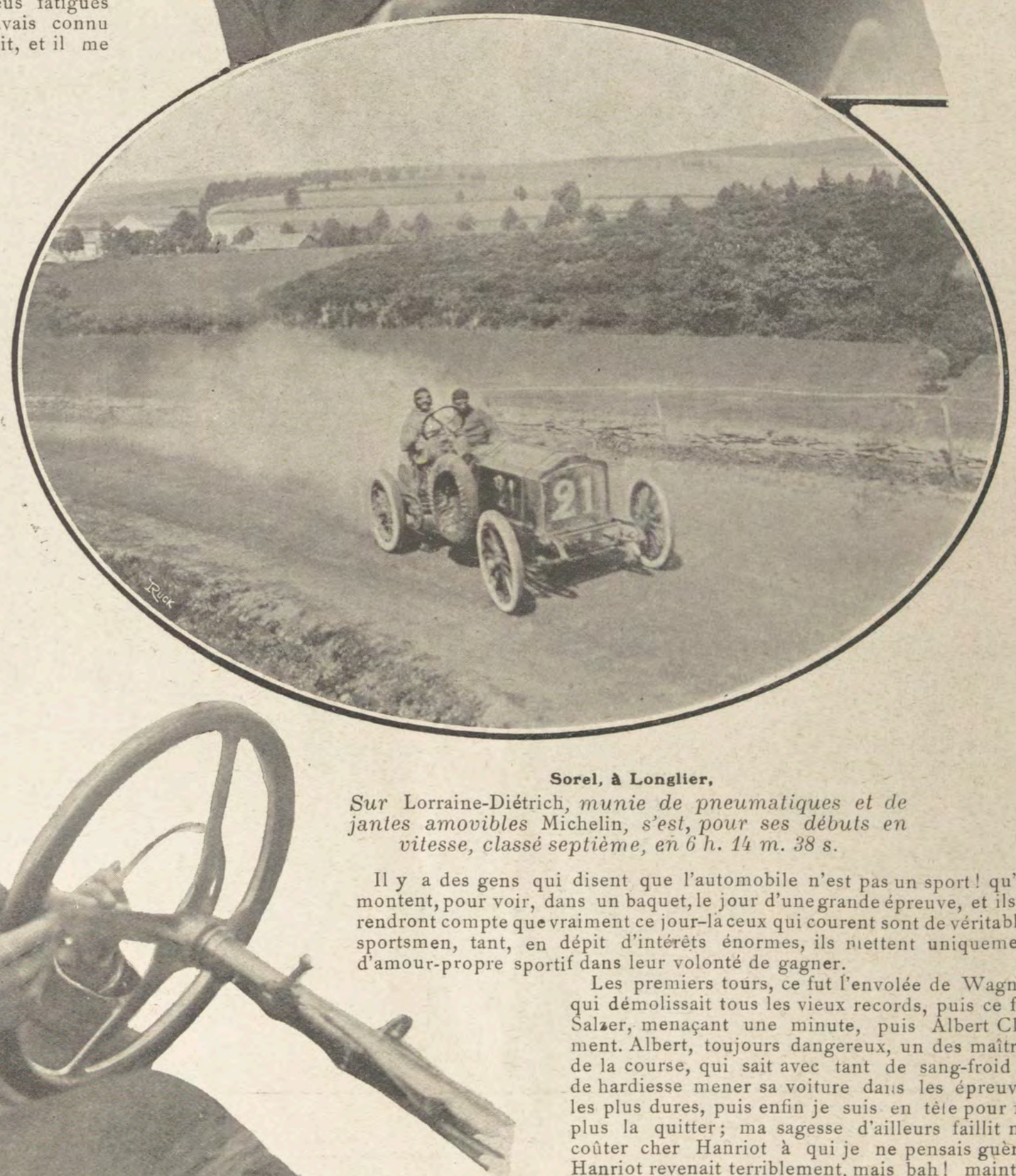
J'ÉCRIS *notre course*, car, en dépit que je sois le gagnant de l'épreuve, c'est surtout l'équipe tout entière de la maison qui a gagné. Nos quatre voitures sont arrivées groupées à quelques minutes les unes des autres, montrant que, si les conducteurs étaient tous assez adroits et assez bons mécaniciens pour mener à de folles vitesses les robustes machines, celles-ci, bien mises au point, n'avaient pas grand'chose à craindre de leurs rivales.

Je ne veux pas dire que j'ai gagné facilement : ce serait rabaisser le rare mérite de mes concurrents : au contraire, j'ai lutté de bout en bout, et j'ai arraché la victoire sur le poteau ; mais je savais ce que je pouvais demander à ma vaillante voiture, et dès que je fus en tête, je n'eus qu'une idée, ne pas commettre de folies qui, seules, auraient pu mettre en doute une victoire que je jugeais déjà acquise.

Quelle course ! comme les peuples heureux, à vrai dire, elle n'a pas d'histoire ; je suis incapable de découvrir aujourd'hui l'anecdote qui me permettrait d'intéresser les lecteurs de la *Vie au Grand Air* : pas d'autres émotions que celles de la lutte, pas d'ennuis, pas d'arrêts que ceux prévus pour changer les pneus fatigués d'une course aussi dure. A la Sarthe, j'avais connu toutes les misères, à Bastogne, ce fut parfait, et il me semble que j'aurais continué tourner des heures, sans plus de fatigue pour moi et pour ma voiture. C'était un rêve ! on s'engouffrait dans les virages, et, là-bas un petit nuage de poussière, au bout d'une ligne droite indiquait le concurrent le plus proche. Un coup de pouce à la manette. Les cylindres rageurs s'exaspéraient, dans le tonnerre du moteur ; pas un murmure fâcheux, pas le mauvais cliquetis ou le heurt qui indique aux oreilles délicates du conducteur que quelque chose va nous abandonner dans le mécanisme du moteur. A la longue, c'est une sensation étrange de voir danser sur son essieu la roue de devant qui semble supporter une un extraordinaire labeur! on se demande de quel métal indestructible est forgée cette chose trépidante et formidable qu'on nomme une voiture de course ; quel effort ne lui demande-t-on pas ! Quelle solidité à toute épreuve elle doit montrer pour aller jusqu'au bout d'une course sans merci où l'on exige d'elle un surcroît de résistance et d'énergie.

Duray,

Sur Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *vainqueur du Circuit des Ardennes.*



Rougier,

Sur Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *s'est classé troisième en 5 h. 50 m. 11 s. 2/5.*

Sorel, à Longlier,

Sur Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *s'est, pour ses débuts en vitesse, classé septième, en 6 h. 14 m. 38 s.*

Il y a des gens qui disent que l'automobile n'est pas un sport ! qu'ils montent, pour voir, dans un baquet, le jour d'une grande épreuve, et ils se rendront compte que vraiment ce jour-là ceux qui courent sont de véritables sportsmen, tant, en dépit d'intérêts énormes, ils mettent uniquement d'amour-propre sportif dans leur volonté de gagner.

Les premiers tours, ce fut l'envolée de Wagner qui démolissait tous les vieux records, puis ce fut Salzer, menaçant une minute, puis Albert Clément. Albert, toujours dangereux, un des maîtres de la course, qui sait avec tant de sang-froid et de hardiesse mener sa voiture dans les épreuves les plus dures, puis enfin je suis en tête pour ne plus la quitter ; ma sagesse d'ailleurs faillit me coûter cher Hanriot à qui je ne pensais guère, Hanriot revenait terriblement, mais bah ! maintenant que la course est finie, et que j'ai gagné, je ne veux pas regretter cette prudence qui ne m'a pas fait exécuter avec un brio inutile un dernier tour étincelant.

J'ai donc eu la veine, — car il y a en toute course une part de veine, — et je suis vainqueur, c'est

parfait : mon amour propre personnel est satisfait ; après ma place en Auvergne, l'an dernier, aux Eliminatoires, après la Coupe Florio, je me devais à moi-même de remporter une grande victoire, et c'est fait aujourd'hui : je suis ravi.

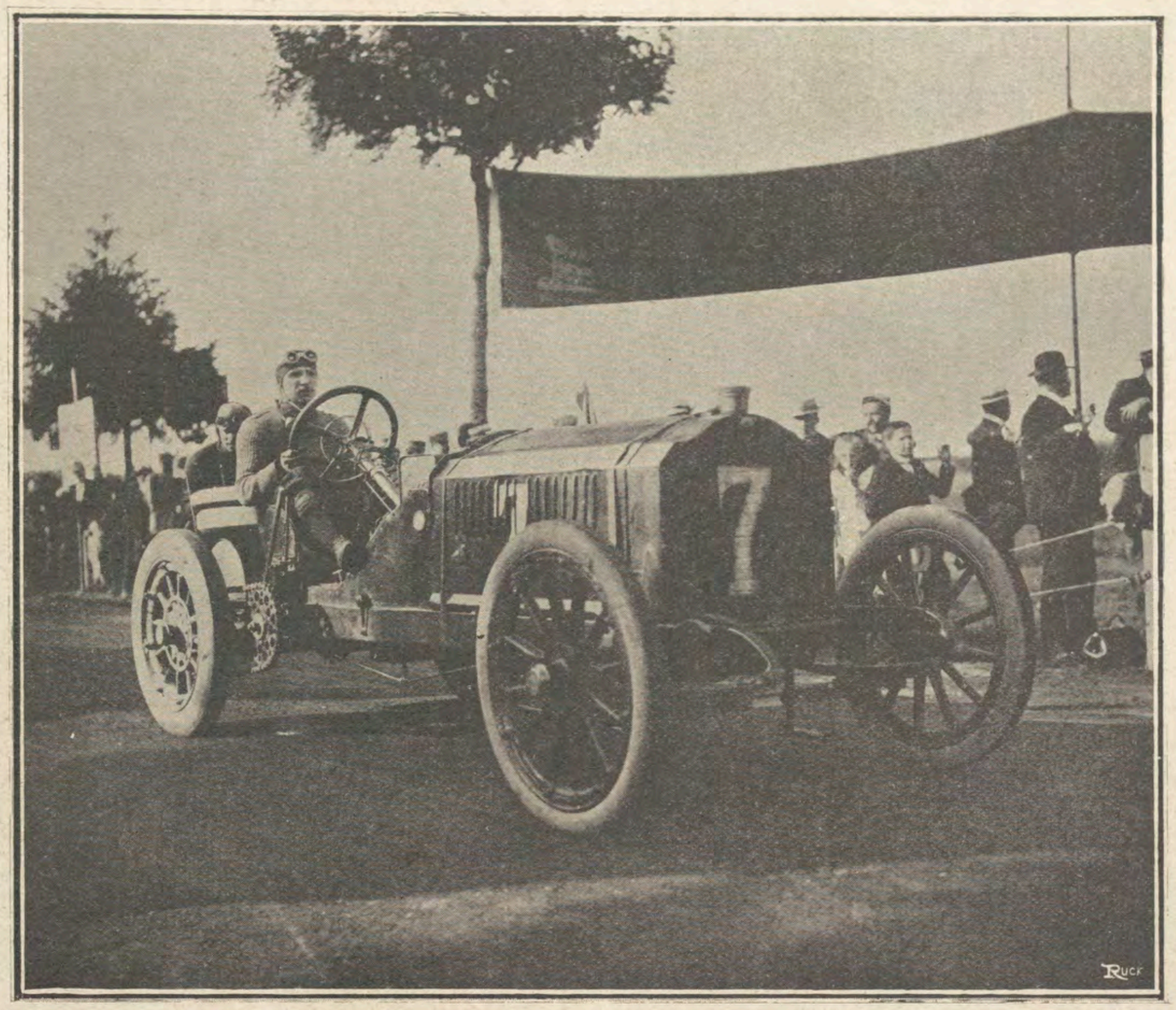
Mais ne croyez pas que seule ma voiture m'intéressait dans la course : je pensais à Rougier, à Gabriel, à Sorel, à mes bons camarades de la Lorraine-Diétrich, qui, vaillamment, mais avec un peu moins de chance sans doute, menaient le dur combat pour l'honneur de la marque.

Et quelle joie, quand je descendis de machine, après l'arrivée, de les savoir tous quatre en course : Rougier arrivant troisième en trombe, avant que j'aie eu le temps de me remettre de mes émotions, Gabriel survenant comme un ouragan quelques minutes après, et le dernier venu dans les courses, Sorel, ne voulant pas détruire la belle harmonie de telles arrivées et se classant septième, dans un temps merveilleux.

Quatre au départ, quatre à l'arrivée, Athos, Porthos, Aramis, dont le Marseillais Rougier serait le d'Artagnan, les quatre mousquetaires de la petite croix d'émail bleu venaient de réaliser, grâce à leurs merveilleuses voitures, un exploit sans précédent dans les courses automobiles.

Et n'allez pas croire que personnellement j'en tire une vanité qui serait ridicule ; plus que ma victoire, ce qui me réjouit particulièrement c'est la prouesse de mes robustes et rapides machines, qui, sans les mauvais hasards de la course, auraient dû déjà remporter tant de fois une grande victoire.

Mes camarades non plus n'ont pas, pour une fois, connu la mauvaise aventure ; Rougier qui conduit sa voiture si finement, si délicatement, comme une mariée, en Latin bien élevé et adroit ; Gabriel qui enfin a rompu avec la malchance et qui a réalisé ce tour de force de parcourir tous ses tours dans un temps sensiblement égal à moins de 30 secondes d'écart ; et Sorel, qui eut l'honneur de piloter des radjahs dans des courses Indoues, gagna l'an dernier, sur sa bonne Lorraine-Diétrich de tourisme, la Coupe des Pyrénées, Sorel qui, pour ses débuts en course, se révèle l'un des meilleurs conducteurs actuels et qui remportera prochainement une grande victoire, due à toutes ses qualités : quel plaisir, le soir, de se réunir autour d'une table, avec des souvenirs heureux, dans la joie d'une si belle journée, sans plus songer aux fatigues du matin, oubliées dès la minute du triomphe.



Duray, à l'arrivée.

Duray, qui a fourni une course splendide, due à ses qualités de conducteur et à son excellente Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *a triomphé en 5 h. 38 m. 39 s. 1/5.*

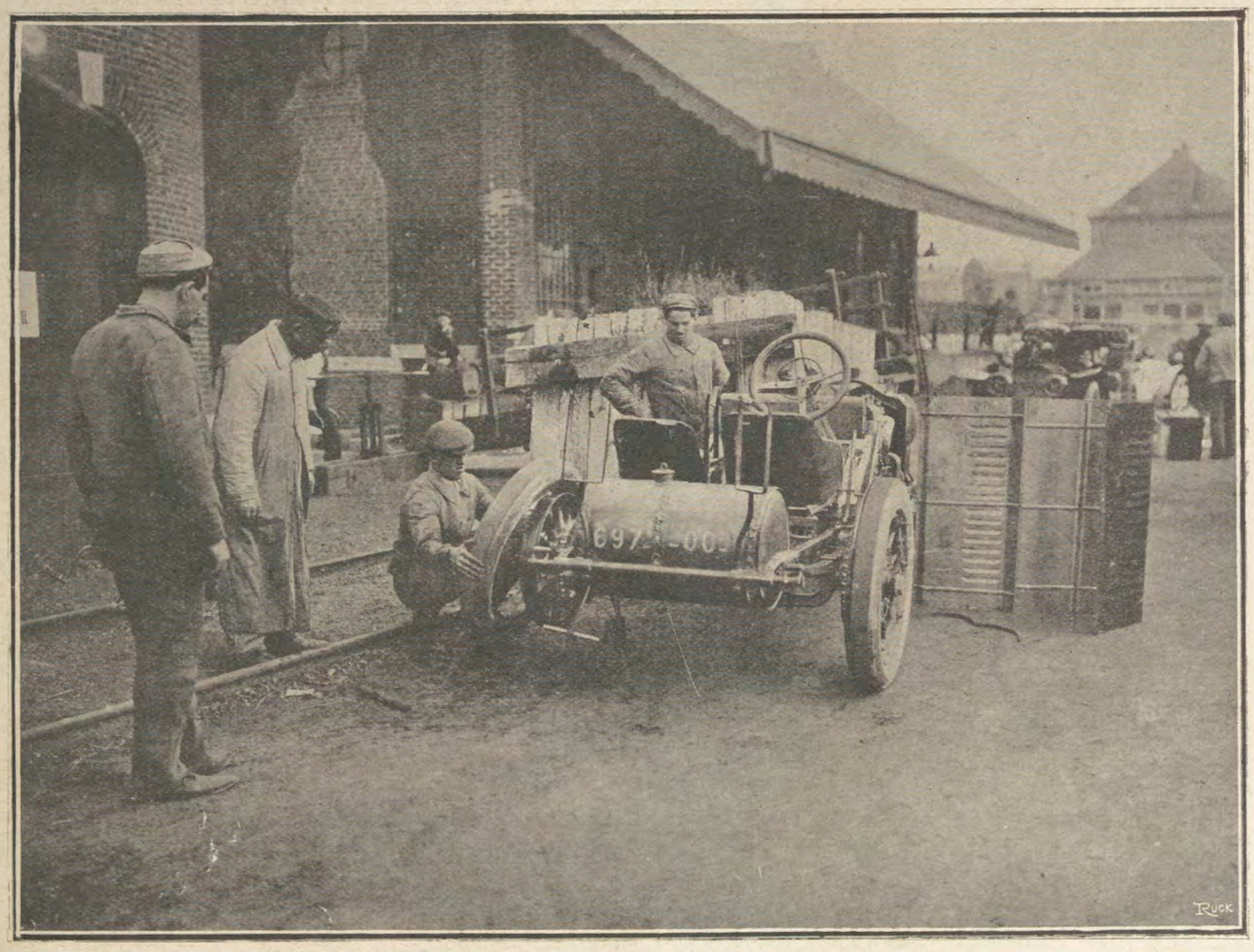
Jamais on ne répétera trop le mérite de nos voitures : quand sur un châssis qui ne doit pas dépasser mille kilos on est obligé de poser un moteur de 130 chevaux, je vous assure qu'il faut soigner les détails.

Il ne suffit pas de mettre quatre cylindres énormes qui aspirent le gaz à grands coups et jettent des flammes bleues dans les tubes d'échappement.

Mais nos vaillantes Lorraine-Diétrich nous ont donné aux uns et aux autres la plus belle leçon de confiance. On peut tout leur demander, elles sont les plus fortes et les plus vites, et notre place à tous les quatre le prouve surabondamment.

C'est une grande victoire, ce n'est pas la dernière, certainement. Nous avions mis quelques fétiches sur nos maillots et sur nos machines, sans trop y croire, mais maintenant, je sais très bien que le vrai fétiche pour l'automobiliste qui fait de la route ou de la course, ce n'est ni le sou percé, ni la branche de corail, ni le gui, ni la médaille de saint Christophe, c'est la petite croix de Lorraine qui s'érige à l'avant du capot !

DURAY.



Le montage d'une jante amovible, avant la course.

Après des débuts victorieux au Circuit de la Sarthe, la jante amovible Michelin *s'est définitivement couverte de gloire au Circuit des Ardennes. Notre photographie représente un montage de jante à la* Lorraine-Diétrich *de Duray avant la course.*

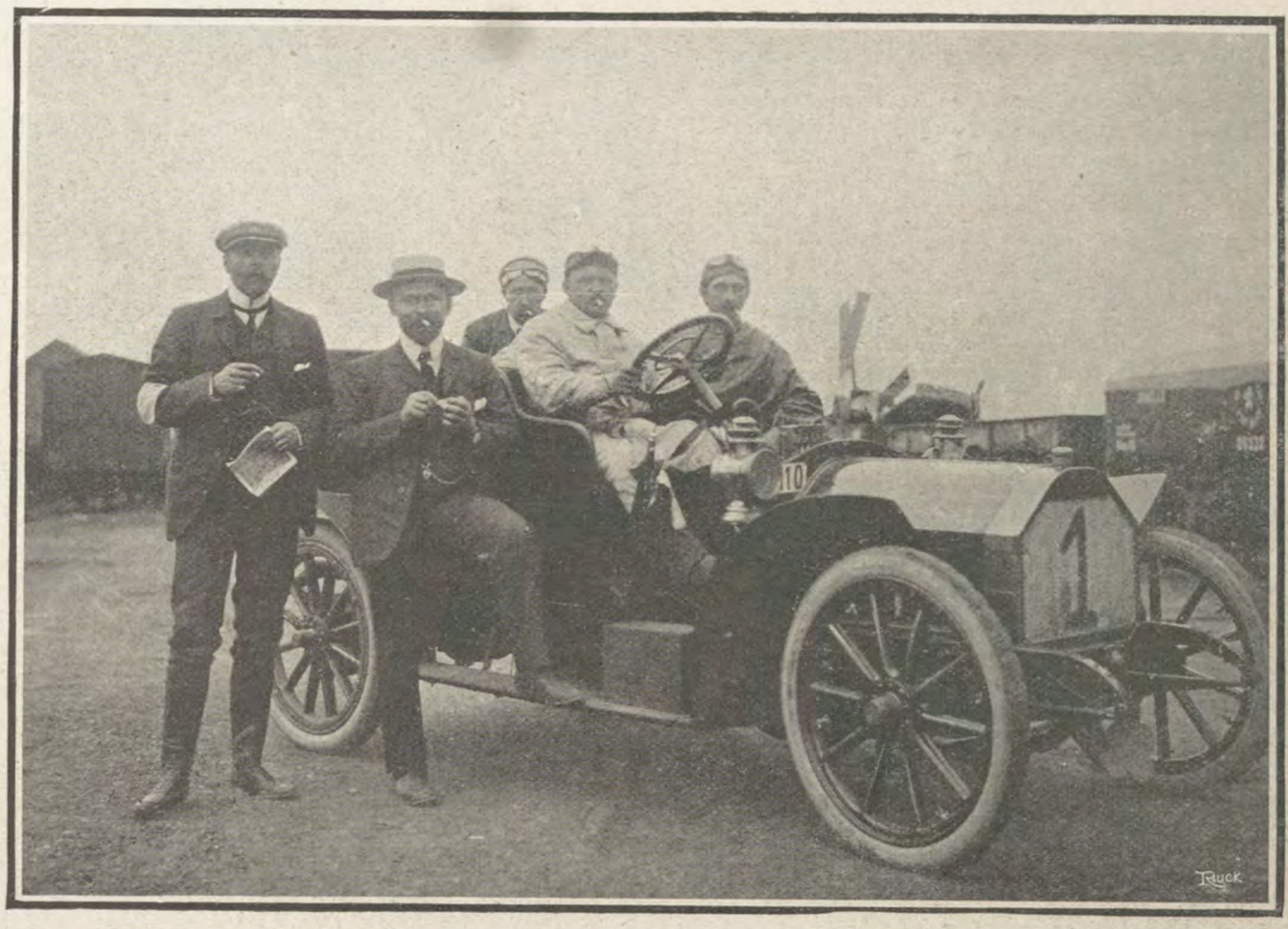
LE CIRCUIT DES ARDENNES BELGES

Cette importante épreuve, qui vient de se courir pour la cinquième fois, a remporté un succès extraordinaire et a fourni aux monstres de vitesse l'occasion de culbuter tous les records existants. Quatre voitures Lorraine-Diétrich ont réalisé un exploit jamais atteint : celui d'enlever quatre places dans les sept premières, et l'une d'elles, celle de Duray, triomphe dans le classement général.

Tous les passionnés des courses de vitesse voient chaque année revenir avec un réel plaisir sportif la date à laquelle se dispute le Circuit des Ardennes Belges : pour la cinquième fois, l'Automobile-Club de Namur et du Luxembourg nous conviait, le 13 août dernier, à assister aux épisodes d'une lutte qui devait être émouvante.

Un bref historique. C'est en 1902 que l'épreuve, aujourd'hui classique, vit le jour. Elle fournit aux 70-chevaux Panhard, déjà victorieuses dans Paris-Vienne, l'occasion d'un nouveau triomphe : Jarrott enleva sur l'une d'elles la première place, après une lutte terrible et longtemps indécise avec la Mors de Gabriel.

En 1903, Panhard en appela aux Ardennes Belges de son insuccès de Paris-Madrid. Le baron de Crawhez assura une nouvelle victoire aux grandes usines de l'avenue d'Ivry ; l'année suivante, Panhard triomphait encore, Heath étant au volant. Déjà, on appelait ce Circuit des Ardennes la course des Panhard, quand, l'an dernier, Hémery et sa Darracq firent échec à la vieille marque, qui prit toutefois la seconde et la troisième places.



A la Coupe de Liedekerke.

La Coupe de Liedekerke, disputée sur le parcours du Circuit des Ardennes, le 14 août, a été gagnée par Wilhem qui, parti le premier, n'a jamais été rejoint, couvrant les 430 kilomètres de l'épreuve en 5 h. 27 m. 38 s. 4/5.

La course de cette année. Pour être relativement restreint, le lot des compétiteurs de la course récente n'en renfermait pas moins tous ceux qui avaient des titres sérieux à la première place. Seules, les Panhard et les Renault manquaient à l'appel : il faut le déplorer, car la course d'automobiles est une matière en laquelle les absents ont toujours tort.

Prirent le départ : 4 Brasier, aux volants desquelles étaient Barillier, Baras, Pierry et Bablot ; 4 Darracq, conduites par Hémery, Wagner, Hanriot et Demogeot ; 4 Lorraine-Dietrich que pilotaient Duray, Rougier, Gabriel et Sorel ; 3 Bayard-A. Clément, confiées à Albert Clément, Villemain et Garcet ; 3 Mercédès, ayant comme conducteurs, Jenatzy, Salzer et Burton, et enfin 1 Corre, au volant de laquelle se trouvait le comte d'Hespel.

Au total, 19 voitures, qui rendaient tout pronostic bien incertain.

Tous les détails de l'ardente lutte dont les Ardennes Belges furent le théâtre ont été donnés par les journaux quotidiens. On sait comment Wagner s'effondra après un début foudroyant et comment Duray, qui avait pris la tête dès les deux cents kilomètres, eut à subir et à repousser tour à tour les assauts énergiques d'Albert Clément et d'Hanriot.

Le classement. Finalement, 12 voitures réussirent à terminer dans le délai maximum imposé de sept heures le parcours de 600 kilomètres : elles se classèrent ainsi :

1. Lorraine-Diétrich (Duray)
2. Darracq (Hanriot).
3. Lorraine-Diétrich (Rougier).
4. Brasier (Barillier).
5. Lorraine-Diétrich (Gabriel).
6. Bayard-A. Clément (Albert Clément).
7. Lorraine-Diétrich (Sorel).
8. Darracq (Wagner).
9. Mercédès (Salzer).
10. Mercédès (Jenatzy).
11. Bayard-A. Clément (Villemain).
12. Bayard-A. Clément (Garcet).

Parmi ceux qui avaient abandonné, il faut noter plus spécialement Hémery, le vainqueur de l'an dernier, qui parut mal inspiré en tenant à courir sur sa voiture de 1905. Les nouvelles Darracq trouvèrent au contraire l'occasion de manifester leur grande valeur.

Hanriot ne perdit la première place que d'environ une minute et demie, et comme la Darracq dut s'arrêter au cours du dernier tour pour laisser passer un train, nul ne peut dire ce qui serait advenu sans ce fâcheux incident.

Mais le succès des Lorraine-Détrich prit les allures d'un véritable triomphe ; l'équipe entière terminait au complet, enlevant quatre places dans les sept premières, ce qui ne s'était jamais vu jusqu'ici. Les puissantes voitures des usines de Lunéville firent preuve non seulement de vitesse et d'endurance, mais encore d'une régularité invraisemblable. Jamais l'homogénéité d'une construction excellente ne se manifesta mieux.

Les Bayard-A. Clément ont bien failli décrocher la timbale, et longtemps Albert Clément courut en vainqueur probable. Il est opportun de faire remarquer que ces excellentes voitures, dont la robustesse est légendaire, avaient le moteur le plus petit et qu'elles ont néanmoins fait preuve d'une très grande vitesse : au surplus, on ne doit pas oublier qu'à la Sarthe, A. Clément avait vaincu tous ceux qui l'ont précédé aux Ardennes.

Les Brasier jouèrent de malheur et trois d'entre elles furent immobilisés par des incidents qui ne mettaient nullement en jeu la responsabilité du constructeur. Les Mercédès furent peu heureuses : il s'agissait d'ailleurs de 120 chevaux type 1905. Quant à la voiture Corre, qui avait été terminée la veille du pesage et n'avait pu faire aucun essai, elle fit un bon début et fut arrêtée par une panne sans portée : j'ai comme une idée que nous la retrouverons.

Quelques enseignements du cinquième Circuit des Ardennes Belges. 1° Nos voisins firent disputer le Circuit de cette année sur un itinéraire de 85 kilomètres environ à couvrir sept fois, tandis qu'en 1904 et 1905 on avait couru sur un Circuit de 120 kilomètres. Cette tendance vers les petits circuits n'est pas faite pour me déplaire : je l'ai toujours vivement préconisée et le mot de Duray après sa victoire confirme mon opinion : c'est déjà bien, 50 ce serait encore mieux.

Non seulement en effet, un petit circuit est plus aisé à aménager et à surveiller, non seulement il nécessite des dépenses sensiblement moins élevées, mais encore il rend la course plus vivante et fatigue moins le 85 kilomètres, moral des conducteurs.

2° On a usé beaucoup moins de pneumatiques qu'au Grand Prix de l'Automobile-Club de France ; c'est que si les routes étaient mauvaises au Circuit de la Sarthe, elles furent excellentes aux Ardennes Belges ; comme d'un autre côté, on fit des vitesses supérieures dans la dernière épreuve, il s'ensuit que les vitesses actuelles n'amènent pas le déchapage des bons pneus, contrairement à ce qu'affirmaient certains esprits chagrins ;

3° L'organisation fut admirable avec des moyens restreints ;

4° L'emploi de la jante amovible est un progrès sportif ; en diminuant l'importance de la panne de pneumatiques, elle « tasse » les concurrents, rend la course plus émouvante et montre combien les voitures sont proches en réalité les unes des autres.

Un souhait. Depuis sa fondation, la Coupe Vanderbilt a toujours été gagnée par le vainqueur du Circuit des Ardennes ; Heath en 1904, Hémery en 1905 établirent la véracité de cette assertion. Souhaitons à Duray de la confirmer et de valoir au distingué baron de Türckeim une nouvelle victoire, sans doute plus fertile en conséquences commerciales que celle qu'il vient de remporter.

Le lendemain, les voitures de vitesse cédèrent la place aux voitures de tourisme qui se disputaient la Coupe Liedekerke. C'est une excellente idée qu'ont eue nos voisins Belges de réserver aux voitures de tourisme une épreuve de pure vitesse. Pourquoi, puisque la vitesse a été reconnue le meilleur critérium pour les voitures de course, n'y soumettrait-on pas également celles qui doivent avoir à fournir l'effort d'un travail régulier et continu ? En France, où les courses de vitesse sont d'une organisation difficile, on tourne la difficulté par l'organisation de concours. Au fond, il s'agit toujours d'arriver le premier, mais on entoure ce plat fondamental de tant de sauce, qu'il est difficile d'en discerner le véritable goût. C. Faroux.

LA COUPE DU *MATIN*

(Photo de notre envoyé spécial.)

La Coupe du Matin *continue à intéresser le public. Les performances, accomplies par les diverses voitures prouvent la qualité des marques qui y ont pris part. Notre photographie représente l'arrivée à Clermont-Ferrand de la voiture de Bardin et du tricar de Pons.*

UN RAID EN AUTOMOBILE

Le distingué et sportif président de l'Automobile-Club dauphinois, M. Collin-Dufresne, vient d'accomplir, sur une 18-HP Peugeot un raid quelque peu audacieux. Il vient d'aller à la chasse. Ceci ne semble pas extraordinaire de prime abord, mais l'on demeure stupéfait lorsqu'on pense que cette chasse a eu lieu dans le Sud Algérien, et qu'il a fallu passer sur des routes où les cantonniers sont inconnus. Cette voiture date de 1903, elle appartenait alors à M. Perret : elle gagna en 1904 la Coupe Rochet-Schneider, et fut la première de sa catégorie dans le Circuit d'Aix. Plus récemment elle se classait première dans une catégorie du Circuit Forézien.

Elle roule depuis trois ans et jamais n'a subi la moindre panne. C'est d'ailleurs un tour de force qui n'est pas pour étonner d'une voiture Peugeot.

J. M.

1. M. Collin-Dufresne, président de l'A. C. du Dauphiné, vient d'aller chasser le fauve dans le Sud-Algérien, à l'aide de sa 18-HP Peugeot. *— 2. Les indigènes regardent avec émoi cette voiture qui marche sans être traînée. — 3. Ils se familiarisent avec elle et sont fort heureux d'y monter pour faire un tour.*

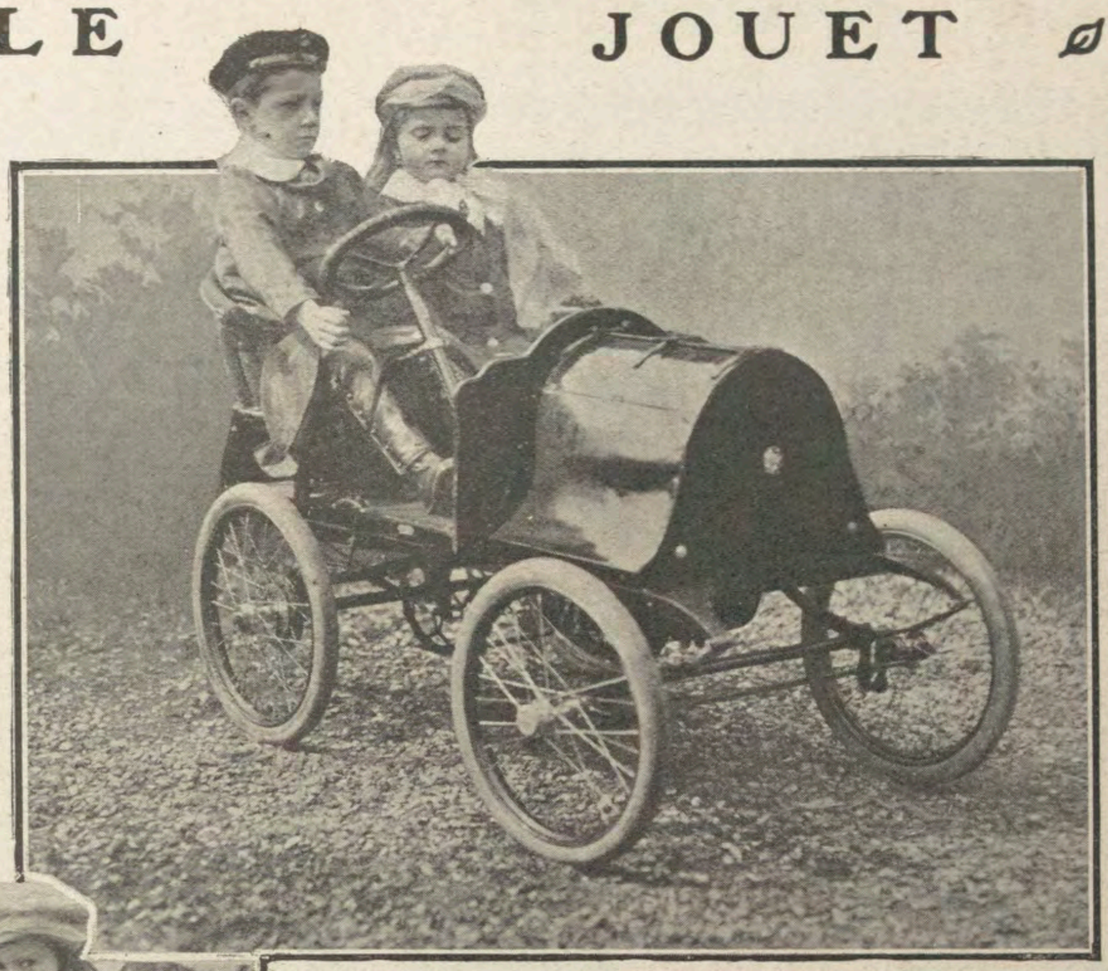
L'AUTOMOBILE JOUET

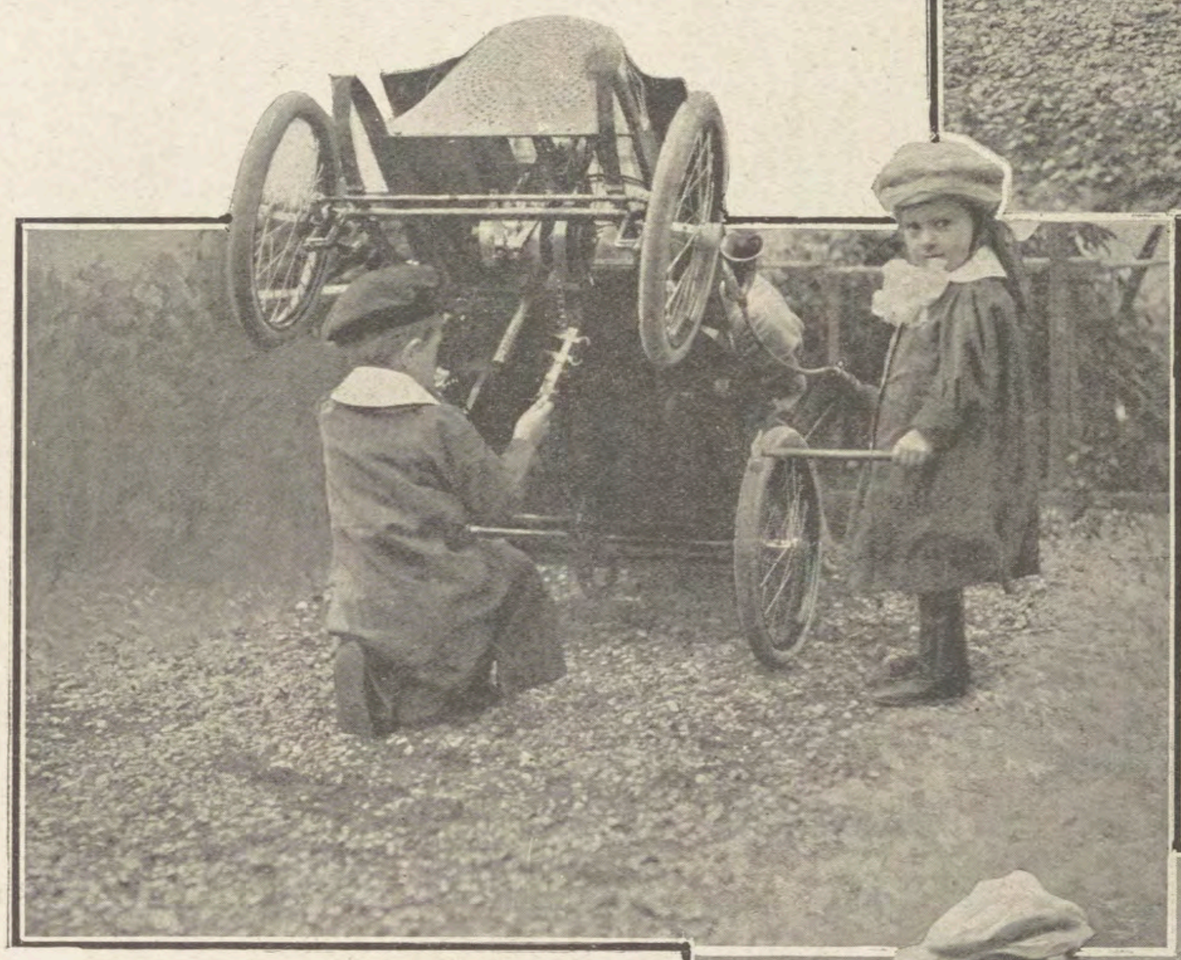
Un chauffeur de cinq ans conduit au Bois son auto, en compagnie de sa sœur, âgée de trois ans. Le véhicule, simple, complet et confortable, fournit une honnête moyenne de 12 kilomètres à l'heure

Nous en sommes restés, en fait d'autos pour enfants, aux courses en descente, où des bambins, installés sur des carcasses munies de quatre roues et d'une carrosserie rudimentaire cherchant à ressembler aux racers fameux du moment, se lançaient du haut d'une côte, n'ayant à leur disposition, comme force motrice, que celle de la pesanteur.

Eh bien, il existe tout près de Paris, et nos lecteurs ont pu l'apercevoir au Bois, un intéressant joujou mû par un moteur, d'un cheval, s'il vous plaît, que conduit avec maëstria un chauffeur de cinq ans, ayant à son côté sa sœur, âgée de trois ans.

M. Valentie est un fort adroit mécanicien et un père de famille qui adore ses enfants ; toutes ses heures de liberté leur sont consacrées : il a ainsi réussi à confectionner de ses mains, en une année et demie et sans autre outillage qu'un étau, un tour et une forge, ce merveilleux jouet, qui fera rêver bien des enfants riches.





La nouvelle fosse !

Avec pareille voiture, inutile de chercher un garage avec fosse. Un coup d'épaule, et l'automobile est relevée.

Il n'y manque rien : c'est de la mécanique très sérieuse ; le châssis est de cornière d'acier, muni d'un faux châssis qui supporte le moteur; des entretoises et des tendeurs maintiennent sa rigidité; allumage par accus et bobine, réservoir d'essence, graisseur, tout y est. La manœuvre est des plus simples, le jeune conducteur ayant à sa disposition deux leviers, l'un commande l'embrayage et le débrayage, l'autre le frein ; il règle la vitesse, qui peut aller de 4 à 12 kilomètres à l'heure, au moyen d'une manette agissant sur l'avance à l'allumage. La direction est particulièrement soignée : des joints à rotule et des ressorts à boudin empêchent la transmission des chocs des roues aux bras du jeune conducteur. Le mécanisme d'embrayage et la transmission par chaînes sont d'une simplicité et d'une robustesse qui garantissent son bon fonctionnement.

La carosserie, pour être élémentaire, n'en est pas moins confortable : les deux baquets ont été confectionnés au moyen de chaises d'enfants, qui, capitonnées avec soin, ont fort bon air.

En route !

Les deux automobilistes, qui ont huit ans à eux deux, ne vont pas faire du 100 à l'heure, mais un honnête 10 à 12.

Ainsi équipés, vêtus de prestigieux cache-poussière, s'en vont, par les routes, Emile et Léone, côte à côte dans leurs baquets, le papa suit et surveille à bicyclette ; notre chauffeur malgré son jeune âge, ne craint pas la panne, car il n'ignore rien du fonctionnement de sa machine miniature, dont il connaît toutes les parties par leur nom.

Il est banal de dire que l'auto pénètre dans nos mœurs; mais n'est-ce pas encore là une étape de son progrès? A quand les cours d'auto à l'école maternelle? M. B.

Voyons la bougie !

Monsieur répare, madame s'impatiente. D'un œil connaisseur notre jeune chauffeur scrute les profondeurs de son cylindre ; la panne est trouvée : simplement la bougie encrassée.

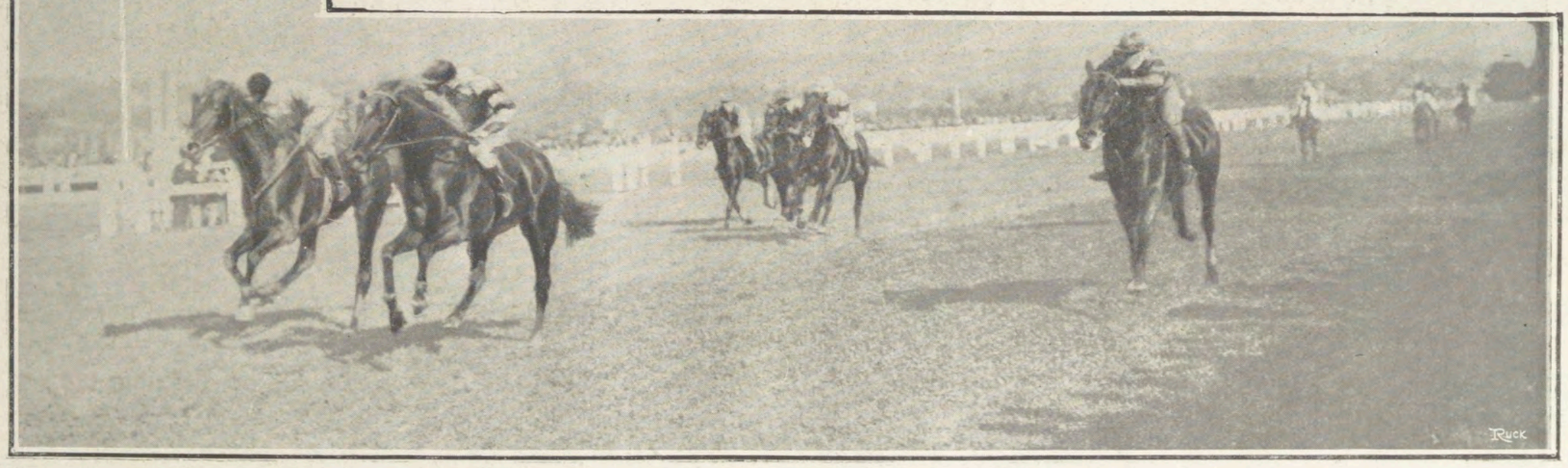
LES COURSES A DEAUVILLE

(Photos de notre envoyé spécial.)

Maher et Sagamore.
Le jockey Maher va se mettre en selle sur Sagamore.

L'arrivée du Prix des Roches-Noires.
La Marmotte (G. Stern) a gagné sans difficulté.

Sagamore, gagnant du prix des Deux ans.
Sagamore, par Sainfoin et la Sagesse, à M. Raphaël, propriétaire anglais, et monté par le jockey D. Maher, a remporté le Prix des Deux ans, à Deauville, le 15 août.

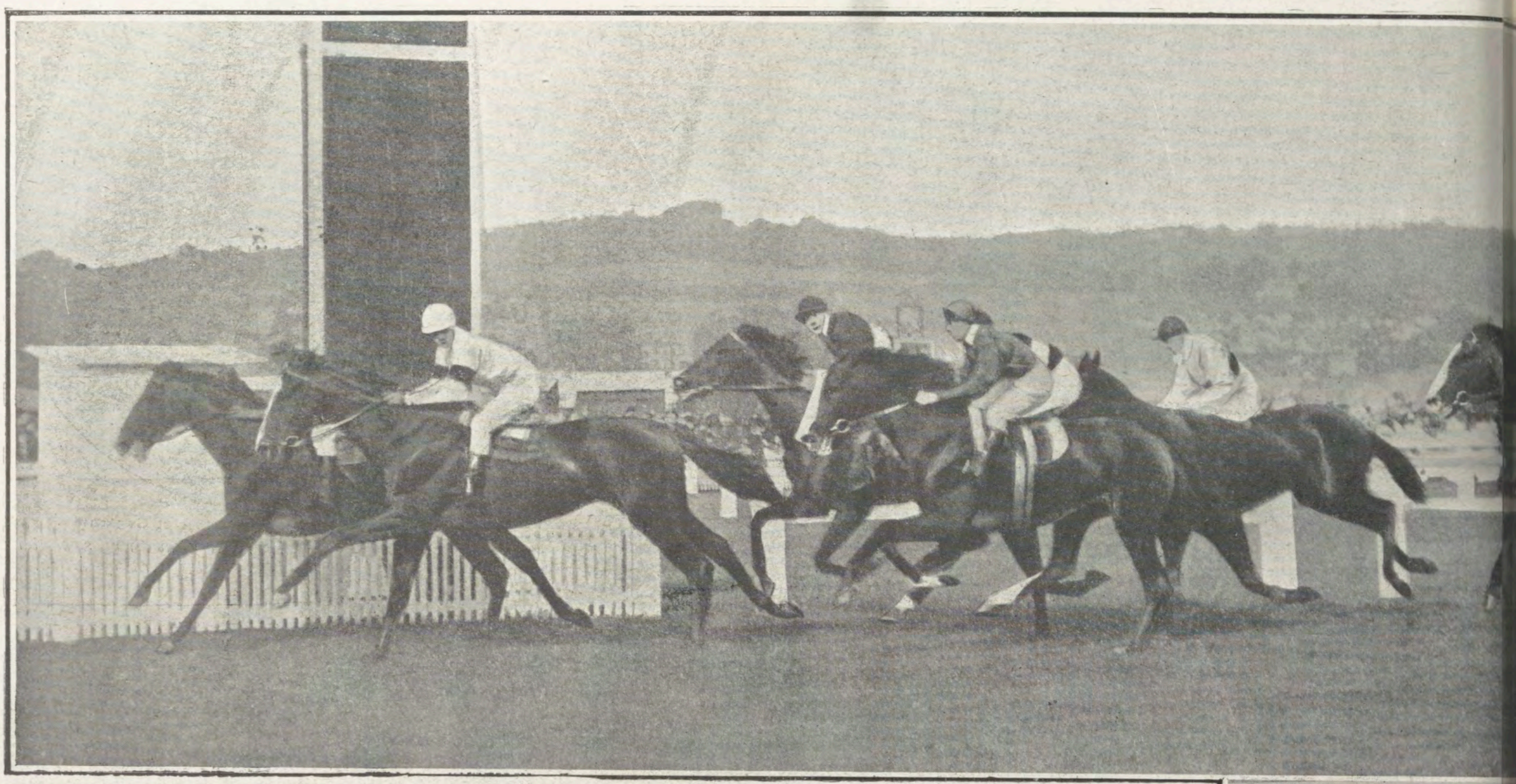


L'arrivée du Prix des Deux ans (10.000 francs. — 1.000 m.), Deauville, 15 août.

La présence du cheval anglais Sagamore rehaussait l'intérêt de cette importante épreuve. Allah, qu'on croyait devoir le mieux résister à ce crack d'Outre-Manche, a dû s'incliner devant lui. C'est Pernod qui s'est le mieux défendu, ne succombant à la fin que d'une demi-longueur. Sagamore est un beau poulain marquant de l'espèce, quoique son jarret laisse un peu à désirer.

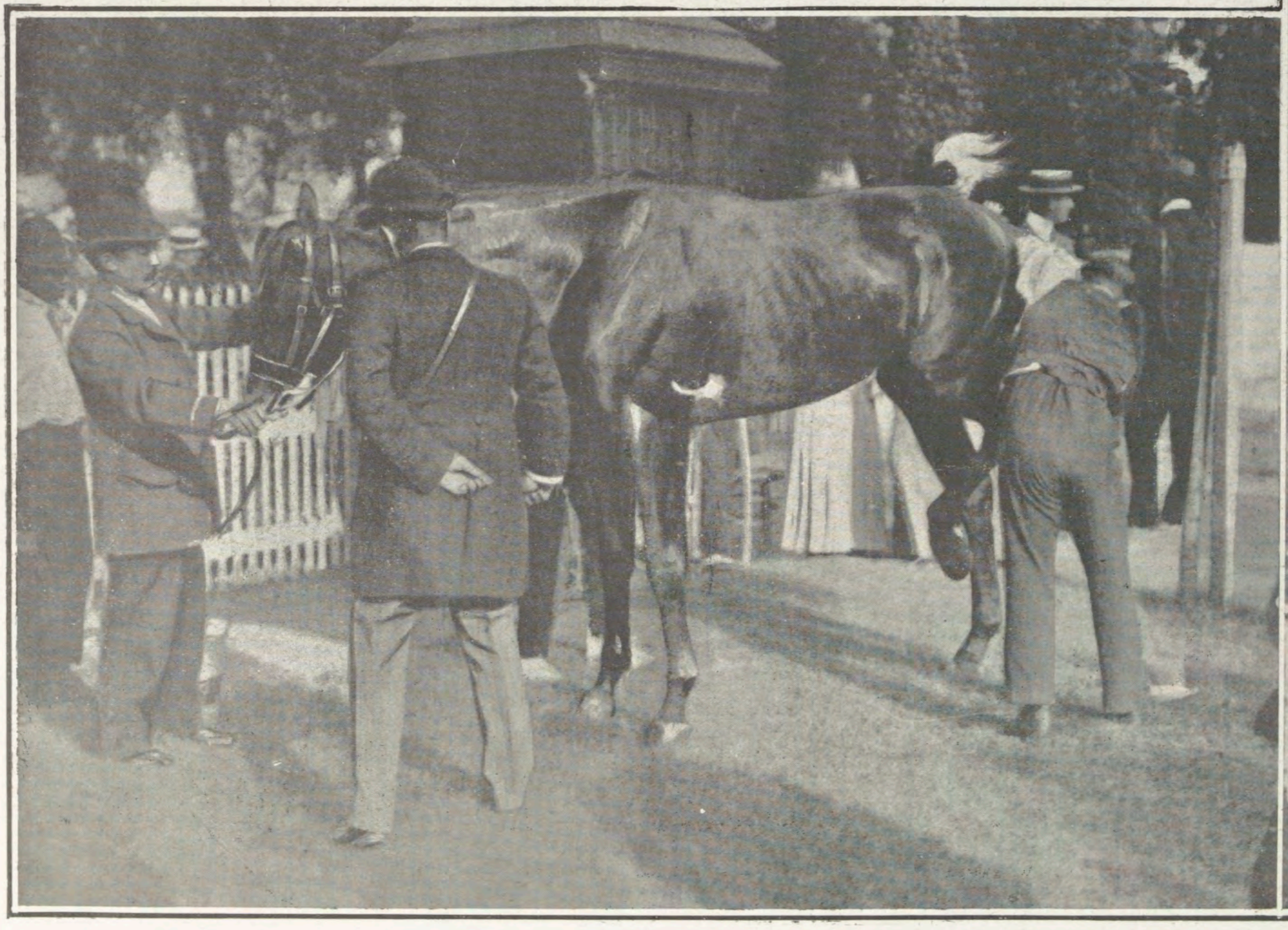
La Semaine de Deauville est terminée. Les courses qui ont été disputées sur ce coquet hippodrome ont remporté un très grand succès. Une foule énorme de sportsmen a suivi avec un vif intérêt les performances des chevaux qui s'y sont rencontrés.

LE GRAND PRI



Le premier passage du Grand Prix.

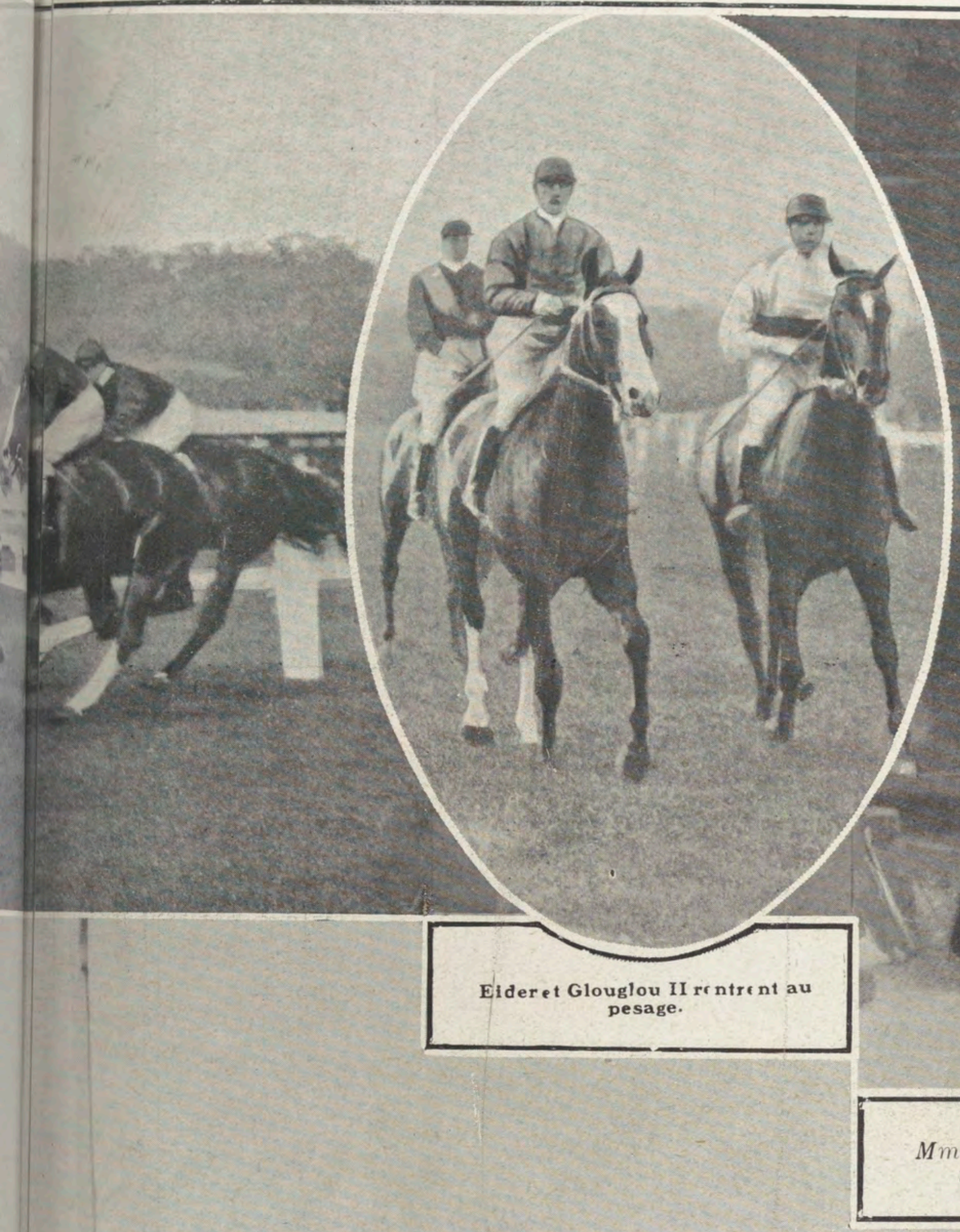
Le Grand Prix de Deauville, doté d'un prix de 40.000 francs, se dispute annuellement sur 2.600 mètres. Neuf chevaux prenaient part à cette épreuve, qui est revenue à Maintenon, battant d'une tête Punta Gorda.



Duke, l'entraîneur de Maintenon, examine le cheval après sa victoire.

Maintenon, m. al. 3 ans, 56 kil. 1/2, par le Sagitaire et Marcia, à M. W.-K. Vanderbilt, entraîné par Duke, monté par Ransch, a fourni, dans le Grand Prix de Deauville, l'une des plus belles et des plus dures courses de sa carrière, parvenant à prendre, à la fin, une tête à Punta Gorda, qui semblait gagner.

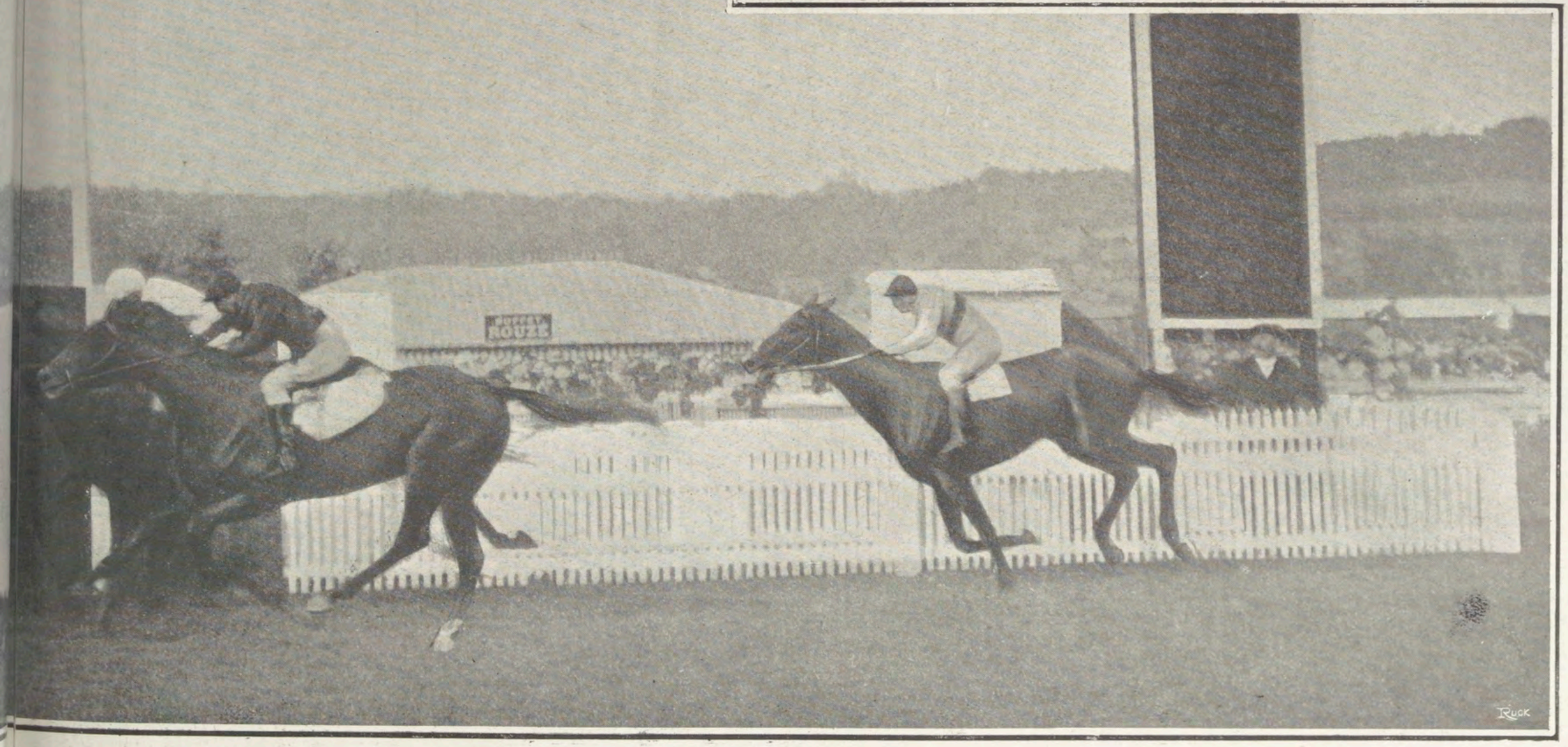
Au départ, Ecots, vain droite, Ransch poussa e que à la distance, elle



Eider et Glouglou II rentrent au pesage.

Une visite de Mme Vanderbilt au vainqueur.

Mme W.-K. Vanderbilt vient féliciter Duke, l'entraîneur de Maintenon, en train de donner des soins au vainqueur du Grand Prix de Deauville.



L'arrivée du Grand Prix de Deauville (40.000 fr. — 2.600 m.), Deauville, 15 août.

1905, mène le train, suivi de Maintenon, Punta Gorda, Moulins la Marche, Glouglou II, Eider. Luzerne était restée au poteau. A l'entrée de la ligne nait la tête du peloton. Punta Gorda s'accrochait à Maintenon. Une empoignade terrible s'engageait. Punta Gorda s'assurait le meilleur, lors- a. Ransch sollicitait un suprême effort de Maintenon, qui répondait avec courage et parvenait à prendre une tête à Punta Gorda, très bien montée par Parfrement. Glouglou II était troisième à deux longueurs, devant Moulins la Marche.

Les Championnats professionnels d'Athlétisme

Touchante entente des amateurs et des purs — Superbe performance de Bouchard — Dix-neuf records battus

Sur la piste de Gentilly, appartenant à la Société athlétique de Montrouge, la Fédération des Sociétés athlétiques professionnelles de France faisait disputer dimanche dernier ses onzième championnats de courses à pied et concours.

Ce fut plus qu'une belle fête, ce fut un spectacle attendrissant; car on eut l'occasion d'y voir des amateurs notables prêtant leur concours à ces professionnels que les réglements leur interdisent pourtant d'approcher à moins d'un certain nombre de mètres. Il est vrai que ce sont les vacances et que les chefs de l'U.S.F.S.A., qui villégiaturent au loin, ne s'en sont pas aperçus et n'en sauront jamais rien. Sinon, il est incontestable que pour avoir ratissé leur propre piste, prêtée à des impurs, les Ragueneau, Renard et autres Montrougiens éminents, seraient passibles d'un châtiment exemplaire. Tant il est vrai que le désir d'obliger autrui peut nous précipiter dans un abîme de maux, à notre époque de rude concurrence et de lutte pour la vie.

Les dirigeants de la F.S.A.P.F. se sont réjouis en constatant qu'ils avaient fait 1.557 francs de recette. Car c'est à la recette que les professionnels doivent, pour être logiques, mesurer le succès. On dit bien que les amateurs en font autant; on ajoute même qu'une recette d'amateurs ne se distingue d'une recette de professionnels que par son chiffre, qui est plus élevé et plus soigneusement contrôlé. Mais la méchanceté fait dire tant de choses!

En ce qui concerne le sport — car il y eut aussi du sport sur la piste de Gentilly — les athlètes professionnels ont remporté un autre succès. Notre confrère Léveillé estime même que ce fut un triomphe. Evidemment dix-neuf records français battus, c'est un résultat que toutes les réunions de championnats ne peuvent pas se permettre. C'est mieux qu'une preuve de bon entraînement individuel; c'est la révélation d'une vitalité et d'un entrain collectif que tout le monde ne soupçonnait pas à la fédération professionnelle.

Tout le dessus du panier de la F.S.A.P.F. avait donné, si j'ose employer cette métaphore célèbre. Lecquyer, qui s'était froissé un muscle à l'entraînement, ne put cependant pas prendre part aux concours: et ce fut certainement regrettable, au moins pour les spectateurs.

Orphée,

Vainqueur de la course de l'heure, avec 17 kilom. 682, devant Bouchard, qui avait tenu la tête au début et avait même battu le record des 5 kilomètres, en 15 m. 53 s.

Depuis le matin les records tombèrent. Il est malheureux que le championnat des 10 kilomètres marche ait été disputé avant midi devant une galerie restreinte. L'excellent marcheur Fantou s'y couvrit néanmoins de gloire en battant ses propres records dès les premiers kilomètres. Peut-être la présence de Figniez qui le serrait de près lui fut-elle utile pour atteindre ce résultat; car elle l'obligea à s'employer à fond. Au dixième kilomètre qu'il termina en 48 m. 36 s. 1/5, Fantou était en avance de 38 secondes sur le record. Continuant jusqu'à l'heure il couvrit la distance considérable de 12 kilom. 261 m. soit 11 mètres de plus que son ancien record. C'est là une performancs remarquable, qui mérite l'enthousiasme par lequel on l'accueillit... l'après-midi.

Le championnat de l'heure-course était peut-être l'épreuve la plus attendue. A Gentilly que cette course soit disputée par des amateurs ou par des professionnels, c'est toujours elle qui retient le plus l'attention. C'est peut-être le terrain qui veut cela; peut-être aussi la présence de Ragueneau, qui s'en est fait une spécialité. C'est la renommée de la maison, et tout le monde vous dira qu'une pareille course ne se dispute vraiment bien qu'à Montrouge.

Ragueneau eut un moment d'émotion. Son ancien camarade Bouchard, devenu professionnel après des tergiversations sans nombre, était parti avec l'intention machiavélique de battre à la fois ses nouveaux concurrents et les records du Montrougien demeuré amateur. En tête dès le troisième tour, Bouchard menaçait de se tenir parole. Si bien qu'au sixième et au septième kilomètres, il se trouva en avance sur les temps de Ragueneau.

Mais visiblement il ne pouvait soutenir ce train tout le temps et Ragueneau respira. Au bout de 15 kilom. 500 Bouchard, blessé au pied, perdit à la fois l'espoir et sa place, qui revint à Orphée, couvrant 17 kil. 682, distance fort respectable.

Fernand Bidault.

Zapi Neveu.

Un passage de 1.500 mètres.

Le 1.500 mètres avait réuni 10 partants. Neveu, qui mena toute la course, gagna de 5 mètres en 4 m. 15 s. 4/5, devant Bessac, second, Zapf, troisième; L. Bessac et Méphisto.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

Par Geo W. ORTON

X (1)

Le lancement du disque *(Suite).*

Dans son dernier article, Orton étudiait les principes élémentaires du lancement du disque. Il aborde aujourd'hui la théorie du lancement et donne les préceptes de l'entraînement.

Comme le poids L'athlète se place au fond du cercle ou du carré, face à la direction du jet. Appuyé d'abord sur le pied gauche, il élève le disque, assuré dans les deux mains, à la hauteur de sa tête et à gauche de celle-ci. Tombant sur le pied droit, la jambe gauche tendue, il se renverse en arrière pour gagner le plus d'élan possible, puis progresse à travers le carré, au moyen d'un ou deux pas glissés qu'il effectue en rapprochant le pied droit du pied gauche. Le mouvement à travers le carré ressemble beaucoup à celui du lancement du poids (voyez ce que nous avons dit de cet exercice) et se termine par un changement complet de position, le bras droit qui porte le disque, ainsi que la jambe droite, étant jetés en avant tandis que le bras gauche et la jambe gauche sont ramenés violemment en arrière. Il faut bien prendre garde qu'il ne se produise aucun temps d'arrêt dans le mouvement, depuis l'instant où l'athlète le commence au fond du carré, jusqu'au moment où le disque s'échappe de sa main. Avoir également soin de tenir le disque sous la paume de la main à plat et parallèle au sol, afin qu'il puisse prendre l'air, couché dessus.

Il rencontre ainsi le minimum de résistance en même temps qu'il appuie sur l'air le maximum de surface. Si le disque ne plane pas, s'il tourne autour de son diamètre ou s'il se « tord », la pression atmosphérique, au lieu de s'exercer de bas en haut, c'est-à-dire au profit du palet volant, agit horizontalement, c'est-à-dire contre lui. Donner une bonne position au disque dans l'espace est donc une condition très importante.

Comme le marteau Je ne m'étendrai pas sur cette manière puisqu'elle me paraît moins pratique que la précédente en raison des règlements usités en France et qui veulent qu'on mesure le trajet du disque en abaissant une perpendiculaire du point de chute à la ligne de face du carré ou au prolongement de cette ligne. Cependant, si quelques athlètes sont assez sûrs de leur direction pour essayer de faire deux ou trois tours dans le carré, ou bien s'ils veulent voir quels résultats ils obtiendraient en mesurant à la mode américaine, je leur recommanderai de s'attacher à développer la plus grande vitesse possible dans les voltes, cette vitesse devant croître de façon continue de tour en tour. Il convient de partir au fond du cercle ou du carré bien planté sur ses jambes le dos tourné au front du carré.

L'athlète effectue trois tours sur lui-même en gagnant du terrain chaque fois. La troisième volte le laisse face au derrière du carré et dans un effort de tous les muscles des bras et du corps il projette le disque, tandis que son élan le ramène face à la direction du jet.

L'entraînement Les préceptes d'entraînement sont les mêmes que pour le lancement du poids ou du marteau. Cinq séances par semaine suffisent à donner un bon résultat sans fatiguer l'athlète. Les deux conditions essentielles du succès sont la souplesse du discobole et son adresse à placer le disque dans l'air. Il en résulte que, pour réussir dans ce concours, il n'est pas le moins du monde indispensable d'être un colosse. Même, une pesanteur exagérée serait un défaut. Les bons lanceurs sont, en général, grands et agiles. En sorte que cet exercice qui donne lieu à un très joli spectacle et constitue un excellent sport convient aux aptitudes de beaucoup d'athlètes, et notamment à celles des sauteurs. En s'entraînant, on aura soin, comme dans tous les autres concours, de travailler le style dont les éléments principaux sont ici la vitesse dans la traversée du carré, l'élévation du disque et son glissement à plat sur les couches atmosphériques.

Deux façons de tenir la perche.

Voici les deux manières, usitées en Amérique, de tenir la perche au départ. Gonder, champion français et du monde, en emploie une troisième. Les bras sont allongés comme dans la photo de gauche, mais les ongles de la main gauche sont tournés du même sens que ceux de la main droite.

XI

Le Saut à la perche

Importance du style Le saut à la perche a fait de grands progrès en Amérique grâce à l'attention donnée au style. On compte aujourd'hui près de cinquante athlètes dans les collèges d'Amérique capables de franchir 3 m. 35. A la dernière réunion des Relais de Pensylvanie (28 avril 1906) S. Swain, de cette Université a sauté 3 m. 55 et quatre autres ont passé 3 m. 50. Dans le match entre les Universités de Yale et de Princeton, Gelbert a sauté 3 m. 55 tandis que Hinton, de Yale, Moore Goodrich et Tenny de Princeton réussissaient 3 m. 45. Il y a dix ans, on avait une très bonne chance dans ce concours lorsqu'on pouvait franchir la barre à 3 m. 35. Maintenant, il ne faut pas espérer gagner si l'on ne passe pas 3 m. 50. Cette progression considérable résulte uniquement de l'effort des athlètes à effectuer un saut correct, d'après les principes reconnus les plus avantageux. C'est dire aux débutants qu'ils ne sauraient trop travailler le style.

A quelle hauteur ?

J.-B. Phillips, de Cornell University, prend la hauteur de la barre pour savoir à quel endroit il empoignera la perche.

Les difficultés Le saut à la perche est un exercice ardu. Pour y briller, beaucoup de courage et de persévérance est nécessaire à l'athlète. Il arrive fréquemment que celui-ci saute dans la perfection tant que la barre n'est pas très haute, mais à mesure que celle-ci s'élève, il perd son ardeur en même temps que la correction l'abandonne.

(à suivre). Geo W. Orton.

(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)

Voir les Nos 398 à 405, 407 à 409, 411 et 412.

UNE ÉMEUTE A BUFFALO

Le bonhomme *Je sais tout*.
Conservant son flegme qui fait sa force, le bonhomme Je sais tout *regarde l'émeute avec calme.*

La destruction du ring.
Le ring, où se font les assauts de boxe, devient la proie des spectateurs, satisfaits de briser et de démolir ce qui leur tombe sous la main.

Après le ring, les balustrades.
Les balustrades qui entourent les tribunes subissent le même sort que le ring, la fureur destructrice des populaires ne connaissant plus de bornes.

Irrités de voir que la pluie empêchait la réunion d'avoir lieu le 15 août à Buffalo et qu'on refusait de rendre l'argent, des énergumènes ont tout brisé.

(Plaques Lumière.)

Les émeutiers.
Les énergumènes voulaient tout briser et faire un feu de joie que la pluie empêcha heureusement, ainsi, d'ailleurs, que les renforts de police qui arrivèrent un peu tardivement.

Il est curieux de constater combien est sportive une partie du public qui hante les vélodromes ! L'autre jour, la pluie empêchant la réunion d'avoir lieu, le sport devait par conséquent chômer. Mais les directeurs n'avaient pas compté sur l'initiative des spectateurs. Ceux-ci avaient payé pour avoir du sport, ils décidèrent d'en avoir pour leur argent. Se précipitant sur la piste, ils commencèrent à faire de la boxe. Une boxe tout à fait spéciale, il est vrai, brutale, certes, mais nullement dangereuse. Des coups étaient donnés, mais aucun n'était rendu. Et pour cause ! Les adversaires choisis étaient des objets inanimés : de simples balustrades qui n'en pouvaient mais, des chaises des tribunes, des globes électriques. Il est vrai que pour plus de couleur locale, puisqu'on faisait de la boxe, les pugilistes commencèrent par détruire le ring.

Oh ! il fut rapidement knock-out et resta plus de dix secondes sur le sol. Il faut dire à la gloire de ces boxeurs d'un nouveau genre, que dès que leur adversaire faiblissait, ils l'abandonnaient, et, sans prendre le moindre repos, se jetaient avec témérité sur une nouvelle chaise, une nouvelle balustrade.

Lorsque, après avoir assisté à ce match sensationnel, les arbitres, représentés en l'occurrence par des agents, s'aperçurent que le buffet allait être, lui aussi, obligé d'essuyer un ou deux rounds avec les énergumènes, ils arrêtèrent le combat, proclamant la victoire de ces très sportifs boxeurs. Dire que ce triomphe ne fut pas l'objet de quelques protestations de la part du public du pesage serait peut-être exagéré, mais peu importait aux vainqueurs : ils avaient conscience d'avoir travaillé proprement et même d'avoir fignolé leur besogne.

Que ceux qui prétendent que la foule n'est pas sportive aillent à Buffalo, un jour de pluie, alors qu'on ne rembourse pas le prix des tickets, et s'ils sont de bonne foi, ils seront forcés d'avouer qu'ils avaient tort !

C'est avec un certain émoi cependant que les gens sensés ont assisté à ce scandale. Ils ne comprenaient pas comment ces vandales pouvaient se livrer à ce sport, puisqu'ils avaient été informés par voie d'affiches et de communiqués que la réunion n'aurait pas lieu en cas de pluie et que sous aucun prétexte les tickets ne seraient remboursés. Et ce que les énergumènes désiraient c'est que les Walthour, les Giuppone, les Barnes se lançassent à une allure de plus de 80 kilomètres sur une piste en bois mouillée.

JACQUES MORTANE.

EXPLOITS DE STAYERS

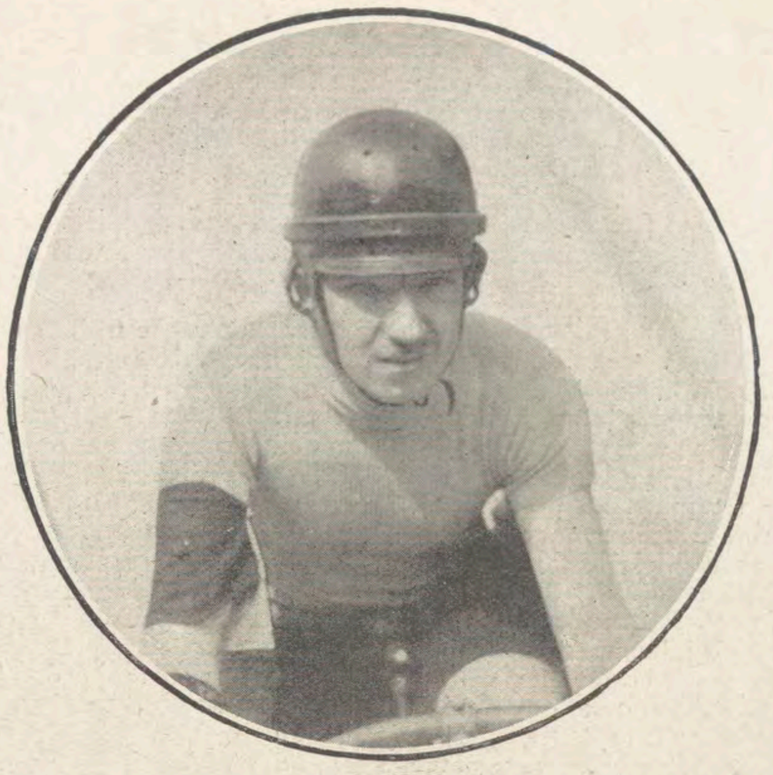
Encore la vitesse et le demi-fond ⌀ Pourquoi celui-ci est sportivement inférieur ⌀ Deux quasi-exceptions ⌀ L'engouement en Allemagne ⌀ Un sport meurtrier ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Que les vrais sportsmen soient de mon avis ou non en ce qui concerne l'infériorité des championnats de demi-fond sur les championnats de vitesse, telle que je l'exposais dans une récente chronique, il n'en est pas moins certain que la course avec entraîneurs possède de nombreux partisans. Je n'en veux pour preuve que les lettres parvenues à la *Vie au Grand Air* et consacrées à la réfutation de la thèse que je soutenais.

Puisque le sujet intéresse nos lecteurs, rien de plus facile que d'y revenir. Aussi bien, la théorie exposée par moi l'autre jour comporte-t-elle quelques développements.

Loin de moi, en effet, la pensée de nier toute espèce de valeur aux exploits des stayers, ou, comme l'insinue d'amusante façon un de nos aimables correspondants, de demander la « destruct on de cette race indigne ». J'ai simplement dit et entendu dire que, au point de vue purement sportif, il existait entre la course de vitesse et celle de demi-fond un véritable abîme et qu'il était absurde de galvauder un titre comme celui de « champion du monde », qui devrait rester unique, en l'attribuant à l'un et à l'autre, au lieu de le réserver au vrai champion du monde, c'est-à-dire au cycliste de l'univers le meilleur, ou du moins présumé tel.

Or, personne ne voudrait contester un quart de seconde qu'un Zimmerman ou un Ellegaard ne soient athlétiquement supérieurs de beaucoup à un Michael ou à un Walthour. Remarquez que je prends ici les rois du demi-fond, les exceptions qui me réconcilieraient presque avec cette branche du sport illégitime. Il ne fait pas de doute, en effet, que, comme pour feu le « Petit Prodige », au temps de son incomparable splendeur, voir Walthour évoluer dans une action pleine de souplesse féline, comme collé au monstre trépidant qui l'emmène à toutes les allures, ne constitue un vrai régal des yeux. Mais le sentiment qui nous pousse vers un spectacle de ce genre



Darragon (Français),
Champion du monde de 1906, est, avec Guignard, notre meilleur stayer.

Walthour (Américain),
Champion du monde en 1904 et en 1905, est certainement le meilleur coureur de demi-fond qu'on ait rencontré jusqu'ici.

n'est pas du même ordre, pas de la même « classe » que celui qui nous incite à aller au vélodrome applaudir un Major-Taylor, un Poulain ou un Kramer. Entre l'un et l'autre, il y a la différence qu'un psychologue avisé pourra découvrir dans l'état d'âme du public qui se complaît à écouter les refrains du café-concert et celui qui fait de l'opéra le plaisir favori de son oreille.

Mais quand l'engouement indéniable d'une grande partie de la foule pour la course avec moteurs atteint les proportions qu'on peut observer chez nos voisins les Allemands, c'est faire œuvre utile que d'essayer de réagir. Dans cette popularité des courses qui ont fait de Robl l'idole des sportsmen germaniques, en effet, entre une malsaine curiosité qui n'a rien de commun avec le sport. Car, est-il utile de le rappeler ? l'entraînement mécanique comporte son martyrologe, international, il est vrai, mais dans lequel l'Allemagne tient une place prépondérante. Et la ronde affolante des cyclistes lancés comme des bolides derrière les motocyclettes infernales constitue un des exercices les plus dangereux qui existent.

Quant à sa valeur athlétique, elle est démontrée surabondamment par l'invraisemblable progression des vitesses obtenues à mesure qu'augmente le volume de l'engin qui sert de guide et d'abri à ce coureur, ainsi réduit au rôle d'automate. A dix ans de distance, un coureur d'aptitudes honnêtes tout au plus, tel Guignard, voit doubler la distance qu'il est capable de franchir en un temps donné. Ayant fait 50 kilomètres dans l'heure en 1896, il atteint en 1906 le chiffre si formidable qu'il vous laisse rêveur de 95 kilomètres dans le même laps de temps. Et, comme bien d'autres, il franchira le cap fatidique des 100 kilomètres aussitôt que les moyens — pas les moyens athlétiques, mais ceux d'entraînement — lui en seront fournis.

Constatation qui n'enlève rien, au contraire, au courage vraiment extraordinaire, à l'héroïsme même, dont le stayer fait preuve à chaque instant pour réaliser de semblables tours de force.

Le seul malheur, à mon point de vue, c'est qu'ils n'aient rien, ou bien peu de chose, d'athlétique.

VICTOR BREYER.

A la mer, à la campagne, emportez Je Sais Tout. *Dans chacun de ses numéros,* Je Sais Tout *publie une pièce entière ou un roman complet inédit qui peuvent être mis dans toutes les mains.*

Robl (Allemand),
Détenteur de nombreux records, Robl a longtemps couru derrière tandems à pétrole, engin d'entraînement plus dangereux encore que la motocyclette.

LA TENTATIVE DE PAULUS

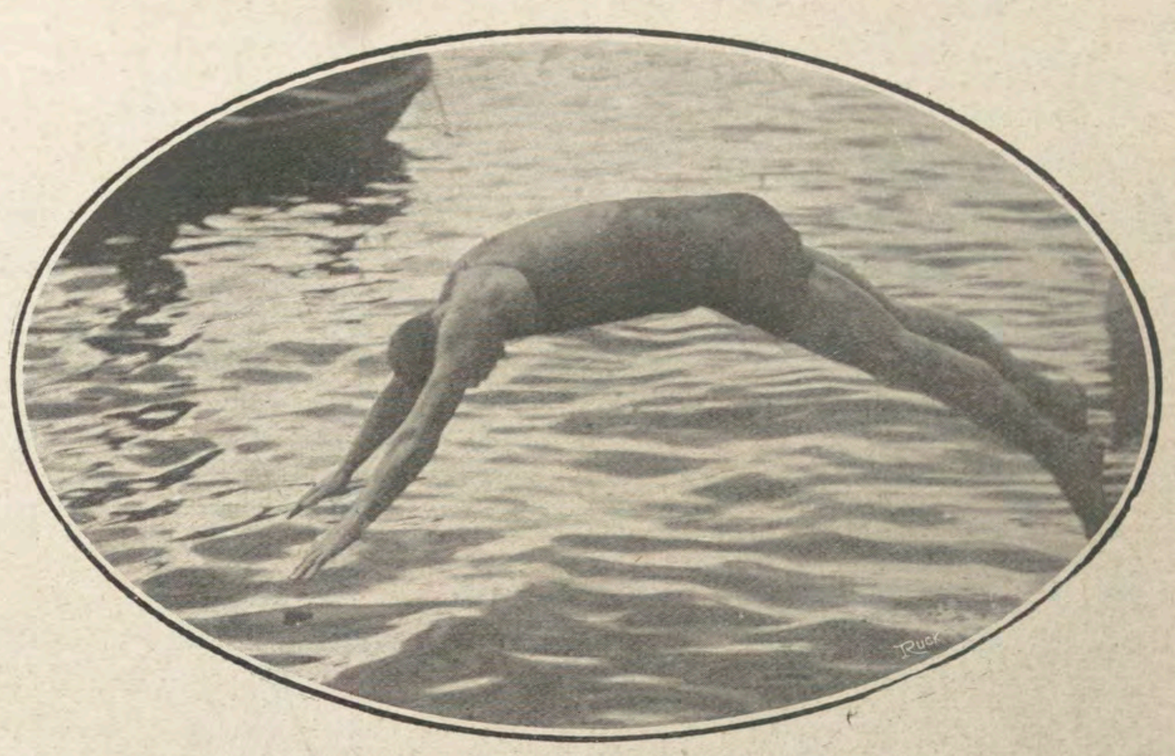
Comment Paulus, après avoir lutté deux jours contre le vent et le froid, a été obligé d'abandonner

Il n'était pas préparé à un raid aussi pénible : les causes de sa défaillance. L'avenir démontrera la possibilité d'un tel record

Après avoir lutté pendant deux jours contre le froid, contre la tempête, écœuré par l'eau immonde du bassin d'Epinay, Paulus, découragé, s'est arrêté au barrage de Bezons, sans pousser plus loin sa tentative de record de Paris à Rouen.

Il n'avait pas encore, à ce moment, couvert entièrement la deuxième étape.

Il semble, au premier abord, que le résultat obtenu soit mince, si l'on songe à ce qu'il restait à faire pour atteindre Rouen. Mais le nageur, comme je le disais plus haut, non seulement avait vaincu la fatigue, mais encore les éléments. En effet, dès le premier jour, le vent commençait à souffler avec violence. Le second jour, pendant l'étape Asnières-Bougival, ce fut une véritable tempête : la Seine était couverte de vagues qui atteignaient jusqu'à 40 centimètres; au point que le bateau qui suivait Paulus, bien que tiré par deux rameurs, avait peine à le suivre. Aussi, cette étape l'épuisa-t-il au point de vue musculaire. De plus, étant donné cette agitation de l'eau, sa tête disparaissait constamment et inévitablement, il avala à plusieurs reprises de cette eau de Seine plus trouble et plus fétide que celle de n'importe quel égout.



Paulus à Argenteuil.

Paulus, qui avait trop présumé de ses forces, a dû s'avouer vaincu avant la fin de la seconde étape, dont il ne fit que 17 kilomètres, sur 24, en deux jours.

Elle est trop froide !

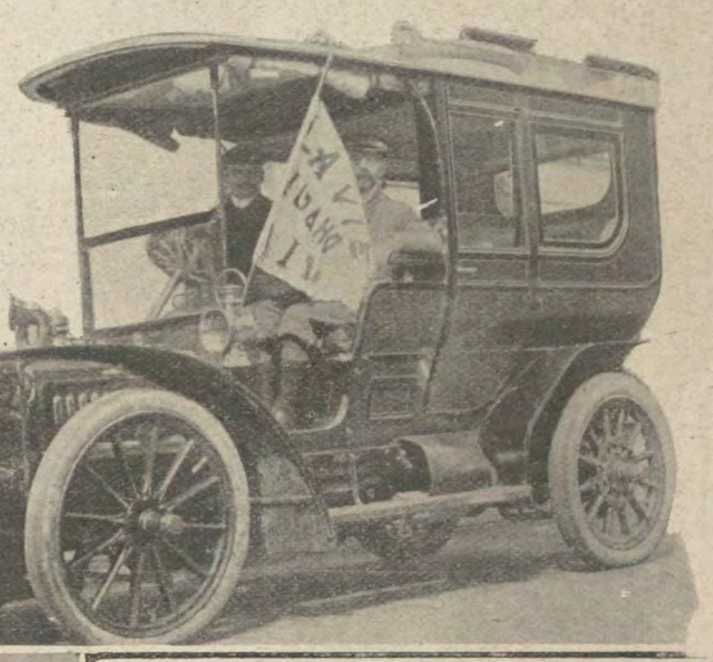
Paulus s'aperçoit que l'eau de la Seine est trop froide, et qu'il ne peut la supporter plus longtemps.

Et le soir, Paulus souffrait de nausées constantes, de brûlures d'estomac et se trouvait dans la presque impossibilité de manger comme il l'aurait fallu pour réparer ses forces épuisées par l'effort qu'il venait de fournir.

Aussi, le lendemain matin, la température de l'eau ayant de plus baissé, la défaillance inévitable se produisit, et une fois sorti de l'eau, pressentant que le mauvais temps continuerait, sans volonté, énervé par l'état contraire des éléments, il abandonna définitivement, ayant fait 39 kilomètres en 14 h. 32 m.

Des faits qui précèdent on peut tirer plusieurs conséquences.

Tout d'abord, la route n'avait pas été étudiée par Paulus. Car s'il est vrai que sa défaite est due en partie à l'indisposition causée par l'absorption d'eau de Seine, d'autre part il aurait dû s'en rendre compte à l'avance. Les premières étapes établies, sur ses indications étaient trop dures et il était aussi à court d'entraînement. Il se figurait trop aisément qu'ayant couvert un jour une distance de 25 kilomètres, il pourrait recommencer plusieurs jours de suite. Mais il n'est plus assez jeune pour une telle tâche. Ses forces physiques, sa volonté surtout le trahirent.



L'automobile de la *Vie au Grand Air*.

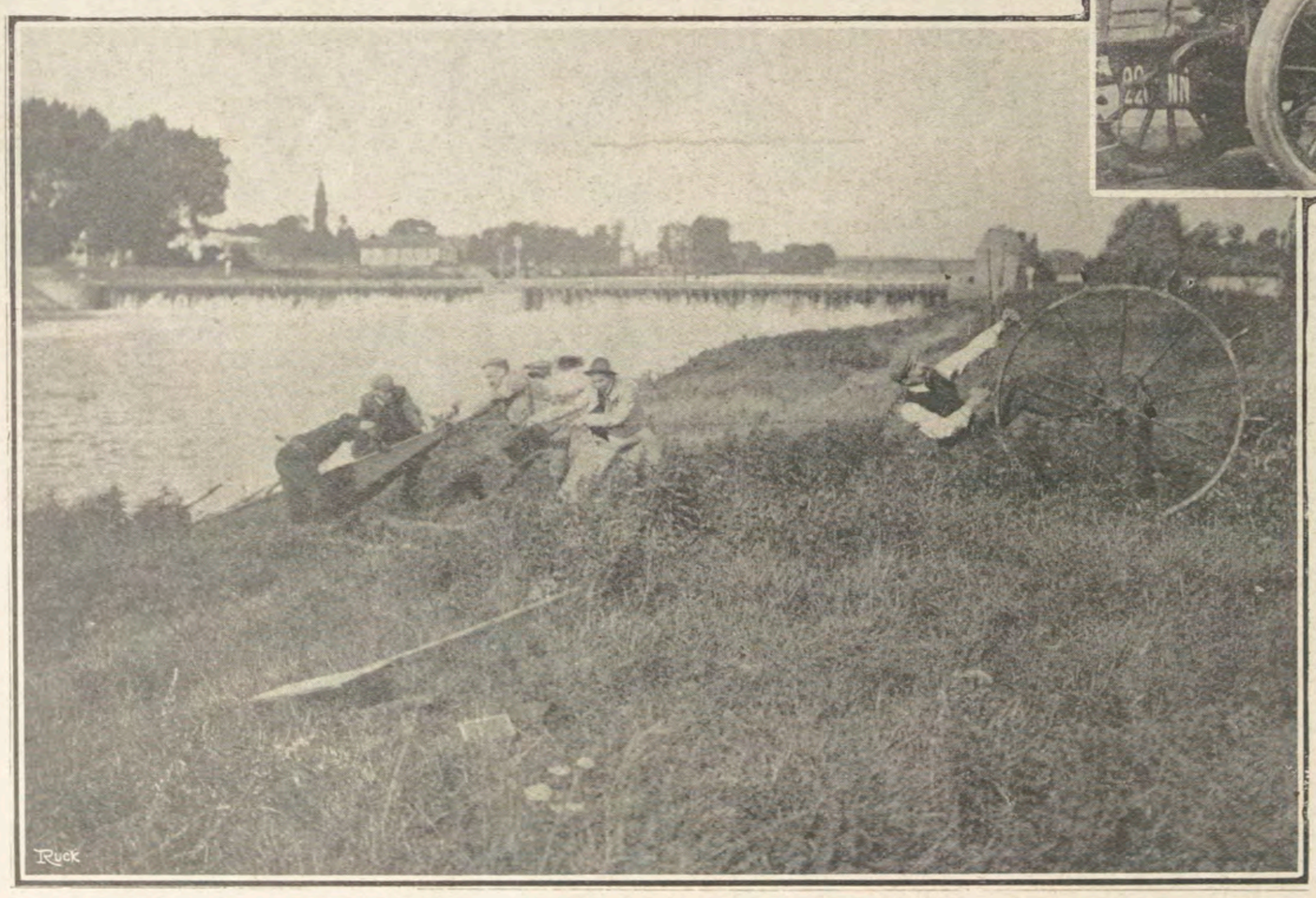
C'est sur une automobile mise à notre disposition par la maison Lorraine-Diétrich *que nous avions préparé les étapes du raid Paris-Rouen.*

Aussi, alors qu'il aurait encore pu fournir un effort, suffisant probablement pour couvrir une étape, peut-être même plusieurs, le vent diminuant et son indisposition se calmant, il préféra se retirer de la lutte.

D'ailleurs, pour sa réputation, il aurait été préférable qu'il s'en tînt à la victoire qu'il remporta dans la traversée de Paris l'année dernière. Sa carrière aurait fini glorieusement sur un succès, au lieu d'être terminée par une défaite.

D'autres peut-être récolteront ce que la *Vie au Grand Air* a semé. Mais il lui suffit d'avoir été le promoteur de cette entreprise et d'avoir fourni ainsi la première page d'un chapitre qui sera glorieux dans l'histoire des sports.

LAURENT DREVET.



Le passe-canot au barrage de Bezons.

Notre rédacteur tourne la roue du passe-canot, tandis que les officiels hâlent sur la chaîne. Pendant ce temps, Paulus, sur la rive opposée, dort d'un sommeil, hélas ! insuffisamment réparateur.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE NATATION

Le départ du Prix Femina.
Cette course réunit neuf concurrentes, dont une de 60 ans et une de 11 ans et demi, qui finit seconde.

Nuttal et Billington.
Billington est à nouveau champion du monde. Il a couvert les 500 mètres, en 7 m. 48 s. 1/5.

Le départ du championnat de 500 mètres.
Billington battit Nuttal de 5 mètres, Bonnet de 20 mètres, Bougoin de 50 mètres.

Mlle Alice Sadoux.
Gagnante du Prix Femina, nageant les 120 mètres du parcours, en 3 m. 25 s. 2/5.

Le 15 août, ont été nagés les Championnats du monde de natation professionnels organisés par l'*Auto*, à Joinville. Malgré le mauvais temps, une foule énorme se pressait, pour applaudir aux prouesses des athlètes. Pour la première fois une épreuve était réservée aux nageuses.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

ATTENTION AUX TRAINS !

Tous les journaux ont rapporté le terrible accident survenu la semaine dernière près de Bernay et qui a coûté la vie à deux personnes : le prince Ibrahim Mohammed et son chauffeur Dorangeon. Les journaux politiques se plaisent à raconter les accidents d'automobile. C'est une rubrique facile à alimenter, et ils se font, semble-t-il, une joie d'en augmenter l'importance.

Nous sommes en pleine saison de tourisme. C'est l'époque où toutes les grandes routes, principalement celles qui mènent de Paris à la mer, aux plages célèbres ou aux villes d'eaux à la mode sont sillonnées de voitures à grande vitesse, conduites par des chauffeurs qui manquent quelquefois de sagesse ou d'expérience.

Dans le cas qui nous occupe, c'est contre la locomotive d'un train-tramway que la voiture du prince égyptien est venu s'abîmer. Tous ceux qui ont parcouru un peu les chemins de France ont pu constater avec quelle désinvolture les chemins de fer sur route en usent avec les autres usagers des voies publiques. Tandis que leurs grands frères multiplient les précautions, ne marchent qu'entre deux haies, protégés aux passages à niveau par des barrières, les trains-tramways filent, sans protection aucune, tantôt sur la chaussée, tantôt sur les trottoirs, passant de la droite à la gauche avec tranquillité.

Je sais bien qu'en Amérique les express traversent sans ralentir les rues des villes. Mais nous ne sommes pas encore en Amérique.

F. A. WHEEL.

Une route en réparation au Canada.

UNE ROUTE PEU PRATICABLE

Nous nous plaignons souvent des routes françaises, pourtant plus praticables que les rues de Paris, où s'entassent barricades et fondrières. Nous donnons la photographie d'une route du Canada. Il paraît qu'elle est en réparation.

UNE INVENTION AMÉRICAINE

On vient d'inventer en Amérique une sorte de bicyclette nautique qui permet de tenir la mer. La gracieuse miss que représente notre photographie a déjà fait des essais concluants. A l'aide des pédales, elle se maintient sur l'eau et file à des allures relativement rapides. Elle dirige avec un guidon semblable à ceux des bicyclettes et parvient à évoluer avec grande facilité.

Une bicyclette nautique.

CYCLISME

LA SINCÉRITÉ DES COURSES

C'est avec une véritable satisfaction que tous les sportsmen auront appris la décision des commissaires de la course du Tour de France, homologuant les résultats de la grande épreuve, après avoir repoussé comme mal fondées toutes les réclamations qui avaient été déposées. Comme on ne peut douter ni de leur compétence ni de leur bonne foi il en faut conclure que la course fut sincère.

Réjouissons-nous donc; il est bon de penser qu'après toutes les tromperies, tous les trucages, dévoilés ou non, qui marquèrent péniblement pendant plusieurs années toutes les grandes épreuves, nous sommes revenus à une ère de loyauté et de bonne foi.

Jamais cependant, le règlement d'une épreuve n'avait ouvert aussi grandement la porte aux tentations. Pas d'entraîneurs, pas de soigneurs, pas de machines de rechange en dehors des contrôles, bicyclettes poinçonnées pour un certain nombre de concurrents. Autant de défenses que les concurrents devaient plus d'une fois être tentés de transgresser. L'énervement, la fatigue, l'isolement, autant de circonstances atténuantes qu'on n'eut même pas l'occasion d'appliquer.

Réjouissons-nous, tout en nous disant que le service de surveillance organisé sur le parcours fut bien pour quelque chose dans cette scrupuleuse observation des règlements. La crainte du gendarme n'est-elle pas le commencement de la sagesse ?

MARCEL VIOLLETTE.

Quatre T. de F. Dupont, Bronchard, Wynand et Payan.

LES RESCAPÉS DU TOUR DE FRANCE

Les vainqueurs du Tour de France furent à l'honneur. Partout leurs traits furent retracés. On oublia les humbles qui, moins bien soignés, terminèrent cependant le parcours. Nous devions réparer cette injustice et nous donnons aujourd'hui le portrait de Dupont, de Bronchard, de Wynand et de Payan, qui firent, on s'en souvient, des courses splendides.

LE RECORD DE L'HEURE

Quelques lecteurs se sont plaints que nous n'ayons pas donné le portrait de Guignard, le nouveau recordman de l'heure, avec 95 kilom. 025. Nous ne l'avons pas encore fait, mais, l'an dernier, au moment où ce coureur couvrit 89 kilomètres dans l'heure, nous lui avions déjà consacré une page entière.

Guignard, recordman de l'heure, avec 95 kilom. 025.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 12 au 18 août

AUTOMOBILE

Lundi 13 août.

Circuit des Ardennes : 1. Duray (sur Lorraine-Diétrich) en 5h.38 m. 39 s. 1/5, 2. Hanriot, 3. Rougier, 4. Barrillier, 5. Gabriel, 6. Clément, 7. Sorel, 8. Wagner, 9. Salzer, 10. Jenatzy, 11. Villemain, 12. Garcet.

Mardi 14 août.

Coupe de Liedekerke : 1. Wilhem

CYCLISME

Vendredi 17 août.

Vélodrome d'hiver. — *Motocyclettes* : 1. Giuppone, 2. Barnes.

Demi-fond : 1. Walthour, 2. Mettling, 3. Lorgeou.

ATHLÉTISME

Dimanche 12 août.

Championnats du monde de natation. — Concours de plongeons : 1. Nicolaï, 2. Didelon, 3. Serrurier.

Critérium international (500 m.) 1. Otto Scheff (7 m. 26 s. 2/5), 2. Forsyth, 3. Vasseur.

Concours de Water-Polo : Le Hyde Seal Swimming Club bat le Wiener athletiksport Club.

Mardi 15 août.

Championnats de natation. — Concours de plongeons : 1. Vaissade et Peyrrusson, dead-heat, 3. Barny, 4. Malabre.

Championnat des 500 m. : 1. Billington, 7 m. 48 s. 1/5, 2. Nuttal, 3. Bonnet, 4. Bougoin.

Prix Femina : 1. Mlle Sadoux 2. Mlle Coquillard, 3. Mme Barjon.

HIPPISME

Dimanche 12 août.

Deauville. — *Prix du Salon de Trouville* (2.000 m.) : 1. Punta Gorda, à M. Lieux (Childs), 2. Sylvaire, 3. Borax. (7 partants.)

Prix de Longchamp (2.600 m.) 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Ransch), 2. Moulins la Marche, 3. Phœnix. (5 partants.)

Mercredi 15 août.

Deauville. — *Prix de Victot* (2.600 m.) : 1. Préférée, à M. Aumont (Burns), 2. Moucheron, 3. Caramel. (5 partants.)

Prix des deux ans (1.200 m.) : 1. Sagamore, à M. Raphaël (Maher), 2. Pernod, 3. Péroraison. (10 partants.)

Jeudi 16 août.

Deauville. — *Prix Guillaume le Conquérant* (2.000 m.) : 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Ransch), 2. Mimi Coco, 3. Sambre et Meuse (3 partants.)

Prix de Pont-L'Evêque (3.400 m.) 1. Jacasse à M. Liénart (Heath), 2. Cake Walk II, 3. Œillade et Antinoüs (dead-heat). (11 partants.)

Le vendeur des publications Pierre Lafitte et Cie. dont l'arrivée est tant attendue dans les plages et villes d'eaux.

ATHLÉTISME

TENNISWOMEN

Les championnats de tennis pour dames ne sont pas décidément une des institutions dont la France puisse s'enorgueillir. Il faut avoir le courage de faire cette constatation, quelque cruelle qu'elle soit pour notre amour-propre : à part deux ou trois exceptions, plus ou moins actives, nous n'avons point de joueuses de tennis capables de figurer honorablement dans les grandes épreuves nationales ou les tournois internationaux.

Du moins, il faut bien croire qu'il n'y en a pas, puisqu'aucune ne s'engage jamais. La supériorité des Anglo-Saxonnes en la matière éclate cruellement.

A quoi tient cette supériorité ? Est-ce à un moindre désintéressement des joueuses anglaises et américaines, sollicitées par l'appât des cafetières en argent et des pelles à gâteau ? Ce n'est pas probable.

Est-ce la peur du ridicule qui retient nos tenniswomen ?

Mais qu'est-ce qui empêche ces demoiselles d'accorder à l'apprentissage du tennis autant de sérieux qu'à celui de la tapisserie, où elles se révèlent virtuoses ? Elles tireraient au moins autant de profit et de plaisir de celui-là que de celle-ci. Pourquoi, à la pension ou dans leur famille, les encourage-t-on à imiter, au tennis, le jeu de volant qui n'est plus de leur âge ? Messieurs leurs frères porteront dans l'histoire la responsabilité de ces faits regrettables.

Au fond, ce que les Françaises aiment dans le tennis, c'est moins le sport que l'occasion de prendre des poses gracieuses en murmurant des mots anglais.

FERNAND BIDAULT.

Barré, gagnant du 110 mètres haies à Alger.

LES CHAMPIONNATS D'ALGER

Des championnats athlétiques viennent de se disputer à Alger. De bonnes performances ont été accomplies par les vainqueurs. Delay a été le grand triomphateur gagnant avec facilité le 400 mètres haies, le saut en hauteur, le 100 mètres, le 400 mètres plat et se classant second dans le 110 mètres haies, derrière Barré.

LES CHAMPIONNATS D'ÉPÉE DU NORD

C'est à Tourcoing que vient de se disputer le championnat d'épée annuel de l'U. S. F. S. A. pour le Nord. Il a été gagné par M. Paul Lefèvre, président de la Salle d'Escrime de la Société l'*Honneur* de Douai.

Il gagne ce championnat pour la seconde fois.

M. Paul Lefèvre, Champion d'Epée du Nord.

HIPPISME

ENCORE UNE VICTOIRE ANGLAISE

Sommes-nous menacés d'une série de défaites successives dues à la supériorité des chevaux anglais sur les nôtres ? La victoire récente d'un poulain anglais, Sagamore, sur l'hippodrome de Deauville, semble indiquer que la génération actuelle paraît devoir être moins brillante que celles des années précédentes.

Dans le Prix de Deux ans, couru sur 1 200 mètres, étaient engagés outre Sagamore, classé parmi les tout premiers dans les principales épreuves anglaises et considéré comme l'une des futures gloires d'Outre-Manche des chevaux tels que Pernod, qui a mérité jusqu'à présent la confiance que son écurie a placée en lui, et Allah également le brillant vainqueur de la première Poule des poulains à Saint-Cloud.

Sagamore est un beau cheval bai à qui cependant l'on peut reprocher d'être un peu faible dans son jarret. Il appartient à M. W. Raphael et était monté par le jockey D. Maher, le même qui, en remplacement du fameux Dillon, conduisit bien souvent à la victoire Spearmint, la bête du major Eustache Loder, gagnant cette année du Grand Prix de Paris.

La victoire de Sagamore venant après celle de Spearmint constitue donc le deuxième avertissement donné à l'élevage français. Le Grand Prix de Paris, porté à 350.000 francs, va certainement devenir d'un attrait énorme pour les éleveurs et propriétaires étrangers. Il faut donc nous attendre à voir prochainement une plus grande affluence de chevaux anglais sur nos hippodromes et la lutte va devenir chaude.

PAUL MÉGNIN.

Le marquis de Longueil, Président du tir aux pigeons de Vichy.

LE TIR AUX PIGEONS A VICHY

La saison de tir aux pigeons de Vichy bat son plein en ce moment. C'est grâce au dévouement et à l'activité du marquis de Longueil, président du Cercle, que chaque année des épreuves fort intéressantes auxquelles prennent part les meilleurs tireurs sont organisées dans la coquette ville d'eaux.

LES PASSAGES DE RIVIÈRE

La chaleur aidant, dans presque tous les régiments de cavalerie les officiers font faire en ce moment des expériences de passage de rivière. L'utilité de ces manœuvres ne saurait échapper à personne et il faut avouer que des progrès très rapides sont sans cesse réalisés.

Une traversée de rivière au régiment.

AU SUJET DU RAID DE VITTEL

Par le Marquis de MAULÉON

Etude sur le cheval de selle anglo-arabe. Son utilité dans l'armée. Comparaison avec le pur sang et le cheval arabe

LORSQUE, après notre guerre malheureuse de 1870, le comte de Ganay, alors directeur du dépôt d'étalons de Pau, voulut doter notre cavalerie légère d'animaux de qualité supérieure, il eut l'idée de fixer et d'étendre le type anglo-arabe, produit du pur sang anglais, et du pur sang arabe, et dans lequel la proportion du sang anglais devait dominer. Il voulut même en faire une race.

Un grand nombre d'entre nous et moi-même ne voulûmes pas y croire. Je connaissais le cheval arabe, et j'aimais le cheval anglais. Le croisement de ces deux races, issues, du reste, du même berceau, la première abandonnée à elle-même dans son pays d'origine, la seconde, transformée par la sélection, devaient-elles réunir dans un même individu les qualités de chacune d'elles? Ne devaient-elles peut-être pas en accumuler les défauts? Tel était le problème à résoudre.

L'Ecole de Saint-Cyr comme l'Ecole de Saumur étaient, à ce moment là, presque uniquement remontées en chevaux de pur sang arabe comme chevaux de manège. C'étaient des petits chevaux, pour la plupart de couleur claire, un peu courts

Le vainqueur du raid de Vittel.

Le lieutenant de Beauregard, du 5e chasseurs, sur Carol, superbe anglo-arabe, a gagné le raid hippique de Vittel.

dans leurs lignes, auf sdans leur encolure, quelquefois bas dans leur dos, souvent long jointés, mais supportés par des membres d'acier aux jarrets évidés comme des lames de sabre.

Tout ce qu'il y a de plus gracieux dans leur ensemble, ornés d'une longue queue bien portée et d'une crinière soyeuse, ils respiraient le sang.

Souples comme des gants, grimaciers comme des singes, soumis comme des chiens, c'étaient des vrais joujous.

Mais nous n'en faisions pas grand cas. Nous les trouvions trop peu importants, trop faciles à monter, trop raccourcis dans leurs allures. Seuls ceux de nos camarades qui les avaient vus à l'œuvre en Afrique nous révélaient leurs grandes qualités d'endurance et de sobriété, leurs aptitudes aux longues étapes dans le Sud, qui faisaient leur valeur.

A l'étape.

Les officiers devaient songer, avant tout, à soigner leur cheval pour le remettre complètement en état de continuer le raid.

Le pur sang dans l'armée. Transformé par les courses, le cheval de pur sang anglais a pris des grands rayons, des muscles denses et puissants, une action longue et étendue, une grande énergie. Son élevage, à nourriture intensive, le rend moins rustique que le cheval arabe; il demande plus de soins.

Le colonel de Linières, commandant l'Ecole de Saumur, et qui possédait au plus haut degré le sentiment du cheval, en peupla les manèges. Ils ont autant d'aptitude à ce genre d'exercice que leurs prédécesseurs, mais le manège les endort, ils n'ont pas la gaîté et le brio nécessaires à la parade.

Aujourd'hui, tous les manèges de nos écoles sont remontés partie en chevaux anglais, partie en chevaux anglo-arabes de pur-sang, et presque tous les régiments de cavalerie légère sont remontés en chevaux de cette dernière espèce, soit de pur sang, soit de demi-sang.

Avec sa grande science de croisements, l'énergie de son caractère, l'étendue de son intelligence et l'opiniâtreté que donne la foi dans une idée, M. de Ganay a continué son œuvre, et avec le concours de ses successeurs, l'a menée à bonne fin. Nous possédons maintenant un excellent type de cheval d'armes de cavalerie légère. Je suis le premier à m'incliner devant les résultats acquis et j'en suis heureux.

Cet élevage se fait dans les les départements qui bordent les Pyrénées (Hautes et Basses-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Ariège, Haute-Garonne, Ge s, Tarn-et-Garonne et Lot-et-Garonne). Il 'étend aussi à l'Auvergne et à tous les départements que dessert le dépôt des étalons de Pompadour.

Ce qu'est l'anglo-arabe. Il y a plusieurs sortes d'anglo-arabes : les anglo-arabes de demi-sang, fils d'arabes ou anglo arabes avec des juments du pays possédant déjà beaucoup de sang, et les anglo-arabes de pur sang.

Ceux-ci sont fils ou d'étalons de pur sang anglais avec des jumen!s de pur sang anglo-arabe et, réciproquement, — ils sont alors qualifiés de 50 pour cent, — ou d'étalons anglo-arabes de pur sang avec une jument de pur sang anglais et réciproquement, ils sont alors qualifiés de 25 pour cent ou enfin, d'etalons arabes avec une jument anglo-arabe — ils sont alors qualifiés de 75 pour cent.

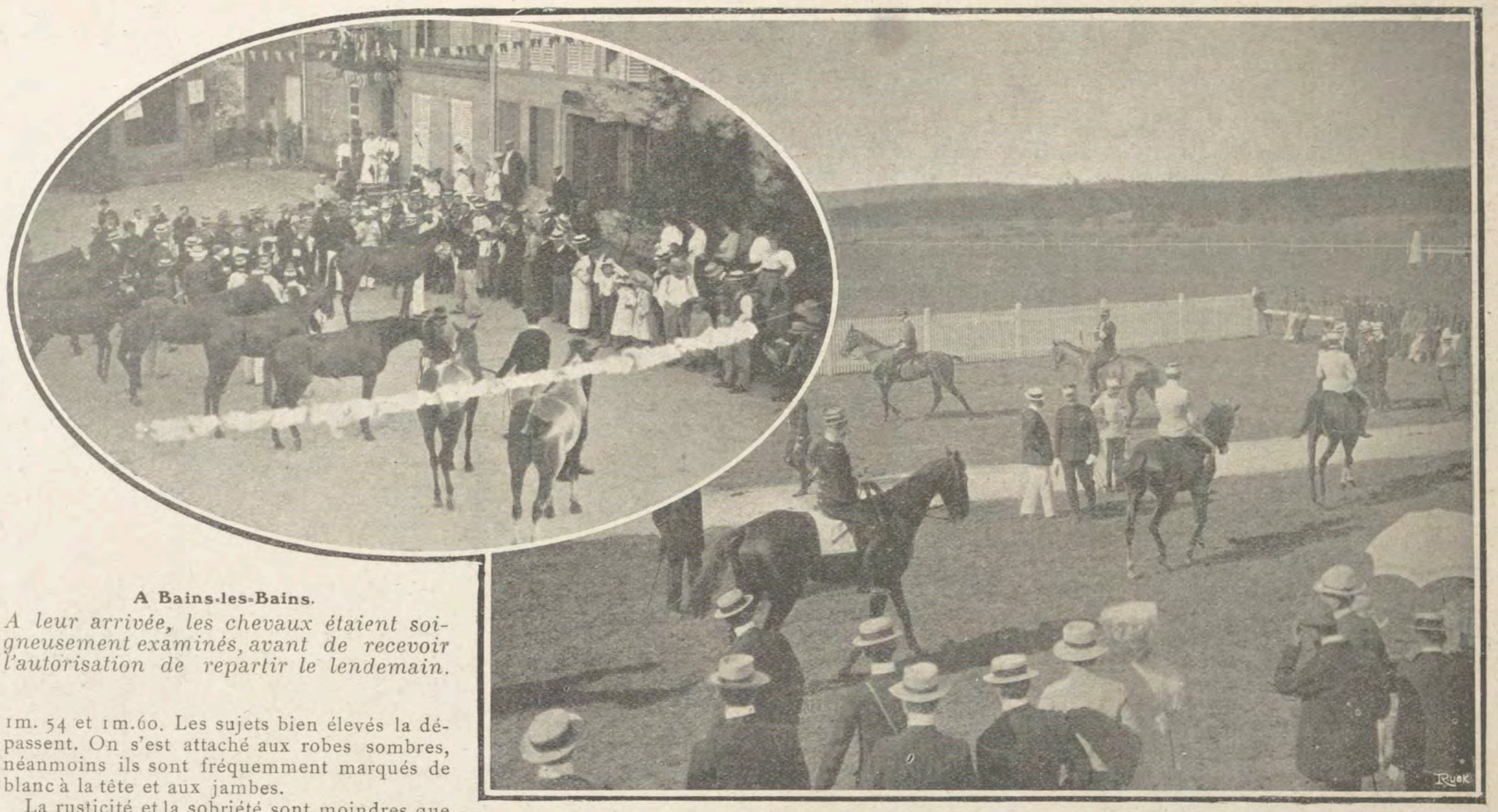
Quoique ni les uns ni les autres ne soient des chevaux de courses, on leur donne des encouragements sous cette forme, pour engager les éleveurs à les bien nourrir et à les faire travailler.

Il est bien sorti quelques chevaux qui ont assez bien couru entre eux, mais ils sont très inférieurs aux chevaux de pur sang anglais.

Au début on ne les laissait pas se reproduire sur eux-mêmes, c'est-à-dire que les produits d'étalons qualifiés n'étaient pas qualifiés.

Depuis quelques années on les laisse se croiser entre eux, pour constituer une sorte de race, mais pour maintenir leurs qualités, on est obligé de revenir au sang primitif.

Le cheval anglo-arabe a plus de lignes que le cheval arabe, ses contours sont plus arrondis que ceux du cheval anglais. Sa taille varie entre



A Bains-les-Bains.

A leur arrivée, les chevaux étaient soigneusement examinés, avant de recevoir l'autorisation de repartir le lendemain.

La présentation à Vittel.

Il ne fallait pas se contenter d'arriver dans un bon rang, il fallait aussi que la monture fût en excellent état, faute de quoi le général Lastoure et la commission disqualifiaient le cavalier qui n'avait pas ménagé son cheval.

1m. 54 et 1m.60. Les sujets bien élevés la dépassent. On s'est attaché aux robes sombres, néanmoins ils sont fréquemment marqués de blanc à la tête et aux jambes.

La rusticité et la sobriété sont moindres que chez le cheval arabe ; il a moins de vitesse et moins de fond que le cheval anglais. Si, d'une façon générale, il ne possède pas au même degré les qualiés de l'une et l'autre race, il n'en a pas non plus l'exagération et constitue un individu dont la somme des qualités doit donner au cavalier toutes les satisfactions qu'il est en droit d'attendre. L'anglo-arabe a ses défauts ; comme ses ascendants, il redoute le terrain lourd, comme le cheval anglais, il se dépense trop pour un fort poids; comme lui aussi, il a besoin d'un cavalier pour le monter. MARQUIS DE MAULÉON.

Le Sportsman et la Finance

LA plupart des lettres que nous écrivent les lecteurs de la *Vie au Grand Air* continuent a abonder dans le sens que nous avons plusieurs fois signalé. Dans une forme plus ou moins gracieuse, on nous dit : Je ne place pas mon argent à 5 o/o, je l'engage dans des affaires très intelligentes, très nouvelles, qui constituent un progrès, dans une industrie quelconque, et ce n'est pas 5 o/o que je vise, mais le doublement de mon capital. Indiquez moi donc des valeurs nouvelles et fructueuses, puisque c'est votre métier de les connaître et de les étudier, mais ne me proposez pas l'achat d'obligations dont je n'ai que faire.

A côté de ces lecteurs, qui forment la majorité, il y en a d'autres qui, au contraire, approuvent les placements sûrs et réclament sur ceux que nous recommandons des renseignements minutieux, signe certain de l'intérêt que nos correspondants y attachent.

Cette opposition formelle de vues ne laissait pas que de nous embarrasser fort, et nous en étions réduits à nous consoler avec le vers du bon La Fontaine : « On ne peut pas contenter tout le monde et son père », quand l'explication du problème nous a été apportée précisément par un père et son fils. L'un, grand propriétaire très riche, a payé à l'autre, jeune sportsman très lancé, une magnifique automobile et, comme nous parlions des causeries financières de la *Vie au Grand Air*, le jeune homme nous dit : Vous êtes rasant, avec vos placements d'obligations, c'est pas à moi qu'il faut dire cela, c'est à papa, et c'est moi votre abonné. Lui, il en a, des obligations, il n'a guère que ça; moi je n'ai que quelques billets de mille représentés par des actions d'autos qui décupleront de valeur, je commandite un garage qui est une excellente affaire et, en somme, je considère ce capital comme le fonds de ma bourse de jeu.

Et ainsi, tout s'explique. La sagesse indulgente des pères autorise dans une certaine mesure l'humeur aventureuse des jeunes gens et, comme la grande majorité des abonnés de la *Vie au Grand Air* est jeune, nous recevons plus de lettres de ceux-ci que de ceux-là. Mais cette publication est trop intéressante pour que les pères ne la lisent pas tout autant que les fils; c'est pourquoi nous croyons bien faire en continuant à attirer l'attention sur les meilleurs placements en obligations.

Nous mettons en tête de celles-ci l'obligation 5 o/o Puebla Tramway Light & Power, entreprise de Tramways et d'Electricité (force et lumière) dans la ville de Puebla, Mexique. On peut la mettre en portefeuille au prix de 92 dollars ou 476 fr. 55 et les intérêts sont payés en deux coupons, les 1er janvier et 1er juillet, de 2 1/2 dollars chacun. Le nominal est de 100 dollars ou 518 francs, ce qui fait ressortir une prime de 41. 45 au remboursement. On sait quel développement prennent actuellement les villes mexicaines sous l'impulsion des capitaux américains. Ces titres sont aussi solides que rémunérateurs.

En actions susceptibles de donner une grosse plus-value, nous n'aimons pas à conseiller des affaires tout à fait nouvelles. C'est trop chanceux; tant qu'une entreprise n'est pas sortie de la période des débuts, elle peut toujours tourner mal, et avant de faire gagner de l'argent à nos lecteurs, nous tenons à ne pas leur en faire perdre. Voici quelques bonnes valeurs sur lesquelles nos anciens clients ont fait déjà de jolis bénéfices et que nous croyons appelées à en donner encore :

L'action Djebel-Ressas est revenue à des cours abordables. Le fractionnement des titres en cinquième est probable après l'Assemblée générale. Nous supposons que le Conseil convoquera l'Assemblée extraordinaire en même temps. Les résultats de 1906 seront alors publiés et nous croyons qu'ils continueront la belle progression accusée par ceux de 1905. Il y aura là deux raisons de hausse simultanées.

Les mines de Bou-Thaleb (Algérie-Tunisie) sont en belle progression. L'action a rapporté 25 francs en 1904, 30 francs en 1905 en y ajoutant un amortissement de 30 francs. En 1906, les résultats seront meilleurs encore. Il y a une belle hausse en perspective.

On trouvera des détails circonstanciés sur ces valeurs dans la *Revue internationale des valeurs de placement*.

Ce même journal donne des détails de plus en plus troublants au sujet du chemin de fer des Alpes Bernoises. Il semble bien que l'émission ait été précipitée pour empêcher que le rapport officiel de M. Moser ne fût connu. C'est le directeur des finances, M. Muller lui-même, qui a formulé cette accusation. En tout cas, aucune action n'aurait été souscrite en France si tous les chiffres officiels avaient été publiés.

Cette discussion ne semble pas près de finir.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

J..., Saint-Quentin. — *N'oubliez pas que l'action Crédit Foncier et Agricole d'Algérie n'est libérée que de moitié. Le cours actuel de 496 fr. ne nécessite donc qu'un débours de 246 fr., et dès lors le dividende de 12 fr. 50 ne mérite plus les critiques que vous formulez dans votre lettre.*

G..., Vichy. — *Les Charbonnages Belges ont, en général atteint des cours qui ne permettent guère d'escompter une plus value intéressante. Faites-nous toutefois connaître le montant de vos disponibilités, nous vous proposerons un emploi intéressant.*

K..., Dieppe. — *Votre portefeuille est bien composé, mais vous êtes trop chargé en Fonds d'Etat peu rémunérateurs. Vous avez notamment du 3 0/0 au-dessus du pair qui ne présente aucune espèce d'intérêt. Nous vous adressons, par courrier, une liste d'excellentes obligations industrielles 4, 4 1/2 et 5 0/0, fort bien garanties où vous trouverez l'occasion d'un arbitrage avantageux à tous les points de vue.*

D..., Veules-les-Roses. — *Nous vous ferons, comme vous nous le demandez, le service de la* Revue Internationale des valeurs de placement, *pendant trois mois.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTE. *Le Gérant :* L. JARRIGE